

Rattijuopon ajoneuvon takavarikon sekä konfiskaation merkitys rikoksen uusimiselle

Turvallisuushallinnon
maisteriohjelma
Pro gradu -tutkielma
Kesäkuu 2015
Ohjaaja: Sirpa Virta
Kari Kulmala

TAMPEREEN YLIOPISTO

Johtamiskorkeakoulu

KULMALA, KARI: Rattijuopon ajoneuvon takavarikon sekä konfiskaation merkitys rikoksen uusimiselle

Pro gradu -tutkielma, 86 sivua + liitteet 2 kpl

Turvallisuushallinnon maisteriohjelma

Sirpa Virta

Maaliskuu 2015

Tämän tutkielman tavoitteena on tutkia rattijuopon ajoneuvon takavarikon sekä mahdollisen konfiskaation merkitys rikoksen uusimiselle. Tutkimuksen taustalla on tieto siitä, että suuri osa rattijuopumukseen syyllistyneistä henkilöistä uusii rattijuopumusrikoksen jossain vaiheessa. Takavarikko ja konfiskaatio on melko vähän käytetty seuraamus rattijuopumustapauksissa. Tässä tutkimuksessa halutaan tutkia onko rattijuopumusrikoksen uusiminen estettävissä tehokkaammin takavarikon tai konfiskaation avulla.

Poliisin ennalta estävän toimintaan kuuluu tärkeimmän asiakaskunnan tunnistaminen, yhteistyötahot, tehokkaimpien ennalta estävien keinojen toteaminen ja niiden kohdentaminen tiettyihin asiakasryhmiin. Oikein toteutetun ennalta estävän toiminnan avulla pystytään ehkäisemään rikoksia tietyssä kohderyhmässä. Tämän tutkimuksen tavoitteena on tutkia rattijuopumusrikosten määrän kehitystä, rattijuopumusrikokseen syyllistyneiden henkilöiden ajoneuvojen takavarikkojen määrää ja takavarikkojen alueellista kattavuutta ja eroja Suomessa pitkällä aikavälillä tarkasteltuna. Tärkeimpänä tavoitteena on selvittää rattijuopon uusimisalttius takavarikon ja konfiskaation jälkeen. Tutkimuksessa halutaan selvittää kuinka tehokas ennalta estävä keino takavarikko tai konfiskaatio on ja mille kohderyhmälle se soveltuu parhaiten.

Tutkimuksessa tutkitaan vuoden 2010 aikana rattijuopumukseen syyllistyneiden 33 henkilön käyttäytymistä joille on tehty ajoneuvon takavarikointi tai konfiskaatio rattijuopumuksen seurauksena. Heidän käyttäytymistään ja mahdollista rikoksen uusimista tarkasteltiin lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Tiedot tutkimusta varten saatiin PATJA-järjestelmästä. Kohderyhmän rikoksen uusimisesta saatuja tietoja verrataan rattijuopumusten keskimääräisiin uusimisen todennäköisyyksiin pitkällä ja lyhyellä aikavälillä. Takavarikon ja konfiskaation tehokkuutta rangaistuskeinona verrataan myös rattijuopumuksesta vankilatuomion saaneiden uusimisen todennäköisyyteen.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että rattijuopumusrikosten määrä on pienentynyt Suomessa viime vuosien aikana. Rattijuopumusrikokseen syyllistyneiden henkilöiden ajoneuvojen takavarikkojen ja konfiskaatioiden määrä osoittautui erittäin pieneksi. Takavarikoiden ja konfiskaatioiden määrien alueelliset erot eri puolilla Suomea olivat huomattavia. Takavarikoiden ja konfiskaatioiden määrä on hieman kasvanut Suomessa viime vuosina, mutta se on edelleenkin erittäin harvinainen seuraamus rattijuopumustapauksissa. Tutkimustuloksista käy ilmi, että rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys on takavarikon tai konfiskaation seurauksena selkeästi rattijuopumuksen keskimääräistä uusimisen todennäköisyyttä pienempi. Takavarikon ja konfiskaation voidaan todeta pienentävän uusimisen riskiä paremmin kuin rattijuopumuksen seurauksena määrätty vankilatuomio. Tutkimuksen johtopäätöksenä voidaan todeta, että valtakunnan tasolle on syytä laatia yhtenäinen ohjeistus takavarikon ja konfiskaation käytöstä poliisiorganisaation käyttöön.

Avainsanat: rattijuopumus, takavarikko, konfiskaatio

SISÄLLYS:

| | |
|---|----|
| 1 JOHDANTO..... | 1 |
| 2 TUTKIMUKSEN PERUSVALINNAT | 3 |
| 2.1 Tutkimuksen tavoitteet ja ongelmat | 3 |
| 2.2 Konfiskaatio | 4 |
| 2.2.1 Esimerkki konfiskaation käsittelystä eri oikeusasteissa rattijuopumuksen yhteydessä | 8 |
| 2.2.2 Korkeimman oikeuden ratkaisu ja perustelut | 9 |
| 2.2.3 Johtopäätökset Korkeimman oikeuden päätöksestä | 13 |
| 3 TUTKIMUKSEN TEOREETTINEN VIITEKEHYS..... | 16 |
| 3.1 Ennalta estävä toiminta..... | 16 |
| 3.1.1 Tutkimuksen pääkäsitteet | 18 |
| 3.1.2 Liikenneturvallisuus | 18 |
| 3.1.3 Liikenneturvallisuuteen liittyvä tilastointi | 23 |
| 3.1.4 Moottorikäyttöinen ajoneuvo | 25 |
| 3.1.5 Rattijuopumus..... | 26 |
| 3.1.6 Törkeä rattijuopumus..... | 26 |
| 3.1.7 Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla..... | 27 |
| 3.2 Rattijuopumuksen esitutkinta | 27 |
| 3.3 Rattijuopumuksesta tuomitulle määrättävät rangaistukset | 30 |
| 3.3.1 Ajokielto | 30 |
| 3.3.2 Alkolukko | 31 |
| 3.3.3 Päihderiippuvaisen ajo-oikeus | 32 |
| 3.3.4 Korvauksien menettäminen liikenne- ja autovakuutuksista | 33 |
| 3.3.5 Ajoneuvon luovuttaminen juopuneelle..... | 33 |
| 4 TUTKIMUSKOHTTEEN ESITTELY | 34 |
| 4.1 Rattijuopumus ilmiönä | 34 |
| 4.1.1 Lääkkeet ja huumeet liikenteessä | 39 |
| 4.1.2 Väsymys liikenteessä..... | 41 |
| 4.1.3 Rattijuopumuksen uusimisalttius..... | 43 |
| 5 TUTKIMUSMENETELMÄT | 44 |
| 5.1 Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus | 45 |
| 5.1.1 Sisällönanalyysi..... | 46 |
| 5.1.2 Sisällönanalyysi tässä tutkimuksessa | 48 |
| 5.1.3 Tutkimuksen eettisyys | 49 |
| 5.1.4 Tutkimuksen luotettavuus | 50 |
| 6 TUTKIMUKSEN ANALYYTTINEN OSUUS..... | 52 |
| 6.1 Rattijuopumusrikosten määrä ja kehitys Suomessa vuosina 2000 - 2013..... | 52 |
| 6.1.1 Muutokset rattijuopumuksissa maakunnittain | 52 |
| 6.1.2 Johtopäätöksiä rattijuopumuksen kehityksestä Suomessa..... | 64 |
| 6.2 Rattijuopumusrikoksesta määrättyjen takavarikoiden määrä 2009 - 2013..... | 66 |
| 6.3 Takavarikkojen maantieteellinen kattavuus Suomessa vuosina 2009 – 2013 | 67 |
| 6.3.1 Huomioita takavarikoiden maantieteellisestä jakautumisesta | 72 |
| 6.4 Takavarikon tai konfiskaatioiden merkitys teon uusimiselle | 76 |
| 7 TUTKIMUKSEN TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET | 78 |
| 7.1 Huomioita takavarikon tai konfiskaation merkityksestä | 80 |
| 7.2 Ajatuksia rattijuopumusrikollisuudesta sekä uudistuksia rattijuopumusten tutkintaan..... | 82 |
| 7.3 Konfiskaation ja takavarikon käyttö osana ennalta estävää toimintaa ja jatkotutkimusmahdollisuudet | 84 |
| LÄHTEET | 87 |
| LIITTEET..... | 91 |

KUVALUETTELO:

| | |
|--|----|
| Kuva 1. Subjekttiivisen ja objektiivisen turvallisuustilanteen kohtaaminen | 18 |
| Kuva 2. Suomen tieliikenteessä kuolleet 1970 - 2010 ikäryhmittäin..... | 19 |
| Kuva 3. Suomen tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 1931 - 2010 | 20 |
| Kuva 4. Kotimaan matkaluku ja matkasuorite sekä osuudet matkan pääasiallisen kulkutavan mukaan | 20 |
| Kuva 5. Liikenneturvallisuuden kuutio..... | 21 |
| Kuva 6. Suomen tieliikenteessä sovellettavia arvotuseriä | 23 |
| Kuva 7. Onnettomuustilastojen vertailua keskeisten ominaisuuksien osalta..... | 24 |
| Kuva 8. Esitutinnan vaiheet | 28 |
| Kuva 9. Poliisin tietoon tullut rattijuopumus vuosina 2000 - 2013 | 35 |
| Kuva 10. Alkoholitapaukset liikennevirrassa koko maassa | 36 |
| Kuva 11. Vasemmalla tieliikenteessä kuolleiden ja oikealla tieliikenteessä loukkaantuneiden määrät rattijuopumustapauksissa vuosina 2003 - 2012 | 37 |
| Kuva 12. Poliisin tietoon tulneiden rattijuopumusrikosten lukumäärä maakunnittain 10000 asukasta kohden vuonna 2012 | 38 |
| Kuva 13. Tieliikenteen henkilövahingot rattijuopumustapauksissa vahingoittuneen iän mukaan. Kumulatiivinen kertymä 2010 - 2012 | 38 |
| Kuva 14. Tieliikenteessä kuolleet rattijuopumustapauksissa iän mukaan. Kumulatiivinen kertymä 2003 - 2012 | 39 |
| Kuva 15. Rattijuopumusten määrät Helsingin poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 52 |
| Kuva 16. Rattijuopumusten määrät Etelä-Karjalan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 52 |
| Kuva 17. Rattijuopumusten määrät Itä-Uudellamaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 53 |
| Kuva 18. Rattijuopumusten määrät Kanta-Hämeen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 53 |
| Kuva 19. Rattijuopumusten määrät Keski-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 54 |
| Kuva 20. Rattijuopumusten määrät Kymenlaakson poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 54 |
| Kuva 21. Rattijuopumusten määrät Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 54 |
| Kuva 22. Rattijuopumusten määrät Päijät-Hämeen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 55 |
| Kuva 23. Rattijuopumusten määrät Etelä-Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 55 |
| Kuva 24. Rattijuopumusten määrät Keski-Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 56 |
| Kuva 25. Rattijuopumusten määrät Keski-Suomen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 56 |
| Kuva 26. Rattijuopumusten määrät Pirkanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 57 |
| Kuva 27. Rattijuopumusten määrät Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 57 |
| Kuva 28. Rattijuopumusten määrät Satakunnan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 58 |
| Kuva 29. Rattijuopumusten määrät Varsinais-Suomen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 58 |
| Kuva 30. Rattijuopumusten määrät Etelä-Savon poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 59 |
| Kuva 31. Rattijuopumusten määrät Pohjois-Karjalan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 60 |
| Kuva 32. Rattijuopumusten määrät Pohjois-Savon poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 60 |
| Kuva 33. Rattijuopumusten määrät Jokilaaksojen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 61 |
| Kuva 34. Rattijuopumusten määrät Kainuun poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013..... | 61 |
| Kuva 35. Rattijuopumusten määrät Koillismaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 62 |
| Kuva 36. Rattijuopumusten määrät Oulun poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 62 |
| Kuva 37. Rattijuopumusten määrät Lapin poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 62 |
| Kuva 38. Rattijuopumusten määrät Peräpohjolan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 63 |
| Kuva 39. Rattijuopumusten määrät Ahvenanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013 | 63 |
| Kuva 40. Ajoneuvojen takavarikoiden määrä Suomessa vuosina 2009-2013 | 66 |
| Kuva 41. Vuoden 2009 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain | 67 |
| Kuva 42. Vuoden 2010 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain | 68 |
| Kuva 43. Vuoden 2011 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain | 69 |
| Kuva 44. Vuoden 2012 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain | 70 |
| Kuva 45. Vuoden 2013 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain | 71 |
| Kuva 46. Ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain tammi-syyskuussa 2014 | 72 |
| Kuva 47. Takavarikoiden prosentuaalinen osuus rattijuopumustapauksissa | 73 |
| Kuva 48 Rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys saman vuoden aikana | 76 |
| Kuva 49 Rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyden vertailu törkeästä vankilaan tuomittujen sekä takavarikoitujen ajoneuvojen kuljettajien välillä | 77 |
| Kuva 50. Rattijuopumusrikosten määrän prosentuaalinen muutos Suomessa vuosina 2000-2013 | 78 |
| Kuva 51. Rattijuopumusten ja takavarikoiden määrät tarkastelujaksolla 2009-2013 | 79 |

1 JOHDANTO

Suomi kulkee pyörien päällä. Voidaan sanoa, että liikenneturvallisuus on kytköksissä laajasti kaikkeen yhteiskunnalliseen toimintaan ja sitä kautta sillä on vaikutusta meidän jokaisen liikenteen käyttäjän jokapäiväiseen toimintaan. Liikenneturvallisuus on niin käsitteellisesti kuin sisällöllisestikin laaja viitekehys. Laajan liikenneturvallisuuskäsitteen tarkastelun keskiössä ovat lainsäädäntö sekä rakenteellinen, terveydellinen ja sosiaalinen turvallisuuskäsitys.

Liikenneturvallisuus ja samalla erilainen turvattomuus ovat muuttuneet voimakkaasti viimeisen 50 vuoden aikana. Samalla kun liikenneturvallisuus on parantunut huomattavasti, niin rattijuopot ja heidän aiheuttamat kolarit luovat edelleen turvattomuuden tunnetta. Jokaisen rattijuopon aiheuttama kuolonkolari uutisoidaan näkyvästi ja jokainen kiinni jäänyt rattijuoppo saa palstatilaa paikallislehdissä. Rattijuopumusrikoksissa eniten julkista keskustelua syntyy ennaltaehkäisyyn liittyvistä toimista, kuten promillerajan laskusta, alkolukosta ja rattijuopon ajoneuvon konfiskaatiosta.

Suomessa valtiovalta ja lain laadinta kuuluvat eduskunnalle. Eduskunnan tehtäviin kuuluu siten määrittää myös liikenneturvallisuus ja siihen kohdistuvat uhat ja riskit. Eduskunta määrittää myös keinot, resurssit, vastuut ja velvollisuudet, joilla liikenneturvallisuus pyritään takaamaan. Rattijuopot ovat liikenteessä yksi tienkäyttäjärühmä, minkä vähentämiseksi eduskunnan tulee ottaa kantaa. Mielestäni kaikissa eduskunnan liikenteeseen koskevissa linjauksissa ja päätöksissä tarvitaan erityisesti turvallisuuden asettamista etusijalle.

Liikenneturvallisuustyön vahvuus on Suomessa siinä, että se on ollut erittäin pitkäjänteistä ja suunnitelmallista. Liikenneturvallisuus on Suomessa hyvällä tasolla, joten vaikutus syntyy useista samaan suuntaan vievistä toimista ja niiden yhteisvaikutuksista. Liikenneturvallisuus on pieniä askeleita. Emme saa tieturvallisuutta parannettua pelkästään yhden toimijan voimin, vaan tarvitsemme eri sidosryhmien ja organisaatioiden yhteistyötä.

Konfiskaatio on tässä tutkimuksessa menettämisseuraamus, jossa rattijuopumusrikokseen syyllistyneen tekoväline, moottorikäyttöinen ajoneuvo, takavarikoidaan ja tuomitaan lopulta oikeudessa valtiolle menetetyksi. Tutkimukseni päätavoitteena on selvittää rattijuopon ajoneuvon takavarikon sekä konfiskaation merkitys rikoksen uusimisen kannalta.

Tutkimukseni taustaksi olen selvittänyt rattijuopumusrikollisuuden kehittymistä 2000 luvulla sekä takavarikon ja konfiskaation käytön yleisyyttä ja maantieteellisen jakauman määrää rattijuopumustapauksissa. Tutkimukseni analyysiosassa olen tutkinut takavarikkoon ja konfiskaatioon tuomittujen henkilöiden rikoksen jälkeistä käyttäytymistä. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten tehokas keino takavarikko sekä konfiskaatio ovat ja kuinka usein niihin tuomittu henkilö uusii rattijuopumusrikoksensa. Takavarikon ja konfiskaation tehokkuutta ei ole tutkittu aikaisemmin, joten aihetta on mielestäni tärkeä tutkia.

Tämän tutkimuksen merkitys liikenneturvallisuuden kannalta on osa Suomessa tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Tutkimus antaa taustatukea poliisille, tutkinnanjohtajille, syyttäjille, tuomareille sekä muille liikenneturvallisuuden kanssa aktiivisesti toimiville asiantuntijatahoille. Tutkimus antaa tukea myös eduskunnalle päätöksenteon tueksi lakien säätämisessä.

2 TUTKIMUKSEN PERUSVALINNAT

2.1 Tutkimuksen tavoitteet ja ongelmat

Rattijuopon tai kaaharin ajoneuvon takavarikkoa sekä konfiskaatiota toivotaan katukeskusteluissa varsin usein. Tämän tutkimuksen päätavoitteena on selvittää, millainen vaikutus teon uusimiselle on sillä, että rattijuopolta takavarikoidaan tai myöhemmin konfiskoidaan ajoneuvo. Tällä hetkellä konfiskaatiokin on lain mukaan mahdollista. Lisäksi tavoitteena on selvittää, miten rattijuopumusten määrä on kehittynyt vuoden 2000 jälkeen sekä minkä verran ajoneuvojen takavarikkoja ja konfiskaatioita määrättiin Suomessa vuosien 2009 - 2013 aikana, ja ovatko takavarikot ja konfiskaatit keskittyneet tasapuolisesti koko maahan.

Tutkimuksessa keskityn ainoastaan rattijuopumusrikoksiin syyllistyneiden henkilöiden ajoneuvojen takavarikkojen sekä konfiskaatioiden tutkimukseen. Jätän pois törkeään liikenneturvallisuuteen tai kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta tuomittujen henkilöiden tarkastelun. Uskon, että tilastollisesti edellä mainittuja tapauksia olisi paljon vähemmän.

Ennen tutkimusta uskoin, ettei vuositasolla oltu tuomittu kovin montaa takavarikkoa, konfiskaatiosta puumattakaan. Tätä olin tutkinnanjohtajien kuullut perustelewan muun muassa sillä, että poliisiviranomaisella ei ole varastoalueita missä rattijuopumusrikokseen syyllistyneiden tekovälineitä voitaisiin pitää turvallisesti säilössä oikeuskäsittelyyn saakka.

Keskeiset tutkimuskysymykset tässä tutkimuksessa ovat:

- Rattijuopumusrikosten määrän kehitys Suomessa vuosina 2000 - 2013
- Rattijuopumusrikokseen syyllistyneiden ajoneuvojen takavarikkojen lukumäärä Suomessa vuosien 2009 - 2013 aikana
- Takavarikkojen alueellinen kattavuus ja alueelliset erot Suomessa
- Rattijuopon uusimisalttius takavarikon ja konfiskaation jälkeen

Hankaluutta ajoneuvojen takavarikoimiseen tuottaa mielestäni lähinnä se, että aina ajoneuvon kuljettaja ei omista ajamaansa ajoneuvoa. Miten silloin tulisi takavarikko tai konfiskaatio suorittaa vai pitäisikö ollenkaan. Voimassa olevan lain mukaan on mahdollista, että kuljettaja tuomitaan oikeudessa myös ajoneuvon arvon suuruiseen arvokonfiskaatioon.

Olen itse henkilökohtaisesti, 26 vuotta poliisina toimiessani, tavannut monesti saman rattijuopon, saman moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana ja saman vuorokauden aikana. Mikäli poliisi olisi takavarikoinut rattijuopon ajoneuvon jo ensimmäisellä kerralla, niin uudelleen humalassa ajoon lähteminen olisi ainakin hankaloitunut.

Yksi tarkasteltava kysymys olisi myös se, pitäisikö heti ensimmäisestä kerrasta tuomita rattijuopon ajoneuvo valtiolle vai pitäisikö se ottaa vasta esimerkiksi kolmannesta kerrasta. Olisiko esimerkiksi kaksi ensimmäistä kertaa tavallaan varoitus ennen kolmannesta teosta tuomittavaa konfiskaatiota? Mielestäni olisi hyvä tutkia myös sitä milloin konfiskaatio olisi tuloksekkainta. Näitä kysymyksiä en ole tässä tutkimuksessa tarkastellut.

2.2 Konfiskaatio

Konfiskaation mahdollistaa Rikoslain 10 luku. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vuosille 2011 - 2014 on otettu kantaa konfiskaatioon. Siinä todetaan, että ajoneuvon takavarikointi- ja konfiskointiohjeistusta uusitaan vaikeimpien rattijuopumustapausten estämiseksi. Ohjetta ei ole vielä vuoden 2014 loppuun mennessä poliisille annettu. Aktiiviset tutkinnanjohtajat, kuten rikoskomisario Mansikka-aho, ovat omalle toimialueelleen laatineet omat takavarikointiohjeet, mutta silti pääsääntöisesti kenttä- ja tutkinnanjohtajat päättävät itsenäisesti milloin ajoneuvo otetaan takavarikkoon.

Menettämisseuraamuksia koskevat säännökset on keskitetty muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta Rikoslain 10 lukuun. Menettämisseuraamuksia koskeva kokonaisuudistus tuli voimaan 1.1.2002. Rikoslaki 10: 4 § (26.10.2001/875) Rikoksentekevävälineen menettäminen:

”Valtiolle menetetyksi on tuomittava rikoksen tekemisessä käytetty:

1. ampuma- tai teräase sekä muu niihin rinnastettava hengenvaarallinen väline; ja
2. muu esine tai omaisuus, jonka hallussapito on rangaistavaa

Menetetyksi voidaan tuomita myös:

1. esine tai omaisuus, jota on käytetty tahallisen rikoksen tekemisessä; ja

2. oikeudenkäynnin kohteena olevaan tahalliseen rikokseen läheisesti liittyvä esine tai omaisuus, joka on yksinomaan tai pääasiallisesti tahallista rikosta varten hankittu tai valmistettu

Menetetyksi tuomitsemisen tarpeellisuutta harkittaessa on erityisesti kiinnitettävä huomiota uusien rikosten ehkäisemiseen. ”

Mielestäni tämä rikoslaissa oleva viimeinen lause on erittäin tärkeä, mikäli ajatellaan liikenneturvallisuutta kokonaisuutena.

Hallituksen esityksessä harkinnanvaraisessa välinekonfiskaatiossa on kiinnitettävä erityisesti huomiota uusien rikosten ehkäisemiseen ja arvioitava, kuinka sovelias ”väline” on rikoksen tekemiseen, onko sillä ylipäättään laillista käyttöä ja muodostaako ”välineen” jättäminen tekijän haltuun riskin uudesta rikoksesta. ”Välineen” mahdollinen satunnainen käyttö rikoksiin ei riitä. Esimerkiksi murtovarkaudesta tuomittavalta ei tule konfiskoida rikoksen tekemiseen liittymätöntä autoa, joka on hankittu tavanomaiseen arkikäyttöön, vaikka voitaisiin epäillä sitä satunnaisesti käytetyn tai käytettävän rikoksen tekemiseen. (HE 80/2000 vp, 27)

Kulkuvälineiden konfiskointia koskeva oikeuskäytäntö osoittaa käytännössä, mitä edellä mainittu uusien rikosten ehkäisemiseen keskittyvä perusteleminen mahdollisesti tarkoittaa. KKO 1997:170 tapauksessa poromiesten ahman tappamiseen käytetyt moottorikelkat tuomittiin valtiolle menetetyksi. Tässä kiinnitettiin huomiota ”teon laatuun, tekijän vaarallisuuteen ja tekovälineen merkitykseen rikoksentekijälle”. Myös KKO 1975 II 95 ja 1979 II 78 murtovarkaudessa käytetyt ajoneuvot sekä 1990:65 huumausaineen salakuljetukseen käytetty vuokra-auto tuomittiin valtiolle.

Oikeustieteen professori Ari-Matti Nuutilan (2003) mielestä olennaista tuomioistuimen perusteluvelvollisuuden kannalta on se, että pelkästään esineen käyttö rikoksen tekemisessä ei näissä toisen momentin fakultatiivisen välinekonfiskaation tapauksissa aina riitä perusteluksi omaisuuden tuomitsemiseksi valtiolle tekovälineenä, vaan huomiota tulee kiinnittää preventiivisiin seikkoihin ja esineen arvoon.

Rikoslain 10 luvun säätämisen yhteydessä ei ole muutettu vakiintunutta tulkintaa, jonka mukaan rattijuopon ajoneuvon konfiskaatio ei tulisi kysymykseen (HE 80/2000 vp, s. 28). Konfiskaation kohtuuttomuus voi perustua muun muassa tuomitun asumiseen syrjäseudulla tai tämän perheen tarpeeseen käyttää ajoneuvoa. Mikäli kyse on toisen omistamasta ajoneuvosta, tuomittavalla

arvokonfiskaatiolla ei olisi näissä tapauksissa preventiivistä merkitystä. Tulevaisuudessa uudentyyppiset ajonestolaitteet voivat tehdä konfiskaatiosta preventiivisesti merkityksettömän. Tätä mieltä oltiin jo 1990 luvulla rikoslain 23 luvun uudistuksen (545/1999) yhteydessä (ks. HE 32/1997 vp). Tällä hetkellä ajonestolaitteena toimiva alkolukko mahdollistaa vielä rattijuopon ajamisen ajoneuvolla.

Professori Nuutilan mukaan rikoksentekoväline (ajoneuvo) voidaan tuomita menetetyksi valtiolle rikoksentekijältä, rikokseen osalliselta ja siltä, jonka puolesta tai suostumuksin rikos on tehty. Siirronsaajalta ajoneuvo voidaan tuomita vain, mikäli tällä on perusteltu syy epäillä esineen liittyvän rikokseen, tai mikäli kyseessä on vastikkeeton saanto. Rikoslain 10:6 § sääntelyllä on turvattu esinekonfiskaatio niissäkin tapauksissa, joissa ajoneuvo on siirretty esimerkiksi rikoksentekijän perheen tai lähiomaisen omistukseen tai muuten lahjoitettu menettämisseuraamuksen välttämiseksi. Myös oikeushenkilöltä voidaan tuomita rikoksentekoväline valtiolle menetetyksi.

Mikäli ajoneuvoa ei voida sivulliselle kuuluvana konfiskoida, voidaan rikoksentekijä, rikokseen osallinen ja se, jonka puolesta tai suostumuksin rikos on tehty, tuomita arvokonfiskaatioon (RL 10:8 §). Lähtökohtana tulee olla esinekonfiskaation mahdollisuus ja arvokonfiskaation mahdollisuus tulee tutkia vasta sitten, mikäli esinekonfiskaatio ei onnistu omaisuuden kuullessa osittain tai kokonaan sivulliselle.

Professori Nuutilan mukaan välinekonfiskaatiota tuomittaessa on myös otettava huomioon menettämisseuraamuksen kohtuullistamisen mahdollisuus. Rikoslain 10 luvun 10 §:n koskeva säännös on hänen mukaan soveltamisalaltaan yleinen ja koskee myös pakollisia menettämisseuraamuksen lajeja, kuten esimerkiksi hyötykonfiskaatiota (RL 10, 2 §) sekä myös pakollisilta osin rikoksentekovälineen (RL 10:4, 1 §) ja muun omaisuuden (RL 10:5, 1 §) menettämistä.

Hänen mukaan fakultatiivisen tekovälinekonfiskaation tapauksissa kohtuullistaminen voi olla järkevä väline suhteutta menettämisseuraamus tehtyyn rikokseen. Kohtuullistaminen voi tarkoittaa siten menettämisseuraamuksen tuomitsematta jättämiseen, arvokonfiskaatiota esinekonfiskaation sijaan tai osittaista esine- tai arvokonfiskaatiota (RL 10:10 § 1,2).

Perusteena edellä mainittuun voi hänen mukaan toimia muun muassa ajoneuvon vähäinen arvo, tekijän jättäminen syyttämättä tai rangaistukseen tuomitsematta tai menettämisseuraamuksen kohtuuttomuus ottaen huomioon muun muassa rikoksen ja esineen laatu, vastaajan taloudellinen asema, vastaajan syyntakeettomuus, jonkin anteeksiantoperusteen tai rangaistuksen lieventämisperusteen soveltaminen tapauksessa, omaisuuden merkitys vastaajalle tai tämän perheelle ja niin edelleen (HE 80/2000 vp, s. 34). Keskeistä on professori Nuutilan mukaan arvioida, muodostuuko konfiskaatio tosiasiallisesti rangaistuksen luonteiseksi.

Pohjois-Savon kihlakunnan poliisilaitoksen ohje ajoneuvojen takavarikoimiseksi rattijuopumustapauksissa Pohjois-Savon kihlakunnan alueella (29.8.2010)

”Ajoneuvo otetaan aina välittömästi takavarikkoon seuraavissa tapauksissa:

1. Henkilö syyllistyy toisen kerran vuoden aikana törkeään rattijuopumukseen (lisäksi molemmilla kerroilla ajo-oikeudetta ajaminen) tai
2. Henkilö syyllistyy kolmannen kerran vuoden aikana rattijuopumukseen, joista yksi on törkeä rattijuopumus (lisäksi ainakin kahdella viimeisellä kerralla ajo-oikeudetta ajaminen) tai
3. Henkilö syyllistyy kolmannen kerran vuoden aikana rattijuopumukseen, jotka kaikki ovat lisäksi ajo-oikeudetta ajamisia.
4. Henkilö syyllistyy kahden vuoden aikana neljä kertaa tavalliseen rattijuopumukseen (lisäksi ainakin kahdella viimeisellä kerralla ajo-oikeudetta ajaminen) tai takavarikointi koskee myös luovuttajan ajoneuvoa eli jos henkilö on luovuttanut edellä mainituin tavoin toistamiseen ajoneuvonsa rattijuopon käyttöön eli ajoneuvo on niin sanottu kylän juoppojen käyttämä ajoneuvo, jota myös henkilö on itse ajanut juopuneena.

Erityisehdot:

- takavarikointi voidaan suorittaa vain, jos kyseessä on rikoksentekijän oma ajoneuvo
- takavarikko on toimitettava välittömästi kyseisen poliisipartion toimesta ja siitä ilmoitus tutkinnanjohtajalle
- myöhemmin tutkinnassa selvitetään takavarikoinnin kohtuuttomuus, ajoneuvon mahdollinen yhteiskäyttö ja muut inhimilliset seikat ja tutkinnanjohtaja päättää pidetäänkö takavarikko voimassa.

Heikki Mansikka-aho, rikoskomisario”

Mansikka-ahon lisäohjeen mukaan takavarikkopöytäkirjaan ja merkintälehteen on lisäksi mainittava, kuinka monta kertaa henkilö on kaikkiaan syyllistynyt rattijuopumukseen. Esimerkiksi henkilö on syyllistynyt vuosien 2006–2015 aikana kaikkiaan kolmeen rattijuopumukseen ja neljään

törkeään rattijuopumukseen. Ohjeet on annettu vuonna 2010 ja ovat vielä vuoden 2015 alussa voimassa.

2.2.1 Esimerkki konfiskaation käsittelystä eri oikeusasteissa rattijuopumuksen yhteydessä

Lahden Käräjäoikeus tuomitsi 17.9.2003 kuljettajan 4.6.2003 tehdyistä törkeästä rattijuopumuksesta ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sekä 2.7.2003 tehdyistä törkeästä rattijuopumuksesta ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta vankeusrangaistukseen ja ajokieltoon. Rangaistusta mitattaessa Käräjäoikeus otti huomioon koventamisperusteena kuljettajan aikaisemman rikollisuuden, koska sen ja nyt käsiteltyjen rikosten suhde niiden samankaltaisuuden ja rikosten monilukuisuuden johdosta osoitti kuljettajassa ilmeistä piittaamattomuutta lain kielloista ja käskyistä.

Syyttäjä vaati, että kuljettajan omistama henkilöauto, jota oli käytetty syytteissä tarkoitettujen tahallisten rikosten tekemiseen, tuomittaisiin valtiolle menetetyksi rikoslain 10 luvun 4 §:ssä tarkoitettuna rikoksentekovälineenä. Vaatimuksen tueksi syyttäjä oli viitannut selvitykseen kuljettajan aikaisemmasta rattijuopumusrikollisuudesta.

Käräjäoikeus totesi päätöksessään, että menettämisseuraamuksia koskevat säännökset olivat tulleet voimaan vasta 1.1.2002. Ennen lainmuutosta oli oikeuskäytännössä vakiintuneesti katsottu, ettei rattijuopon tai ajokortittoman kuljettajan käyttämä auto ollut sellainen aikaisemman rikoslain 2 luvun 16 §:n 3 momentissa tarkoitettu rikoksen tekemiseen käytetty esine, joka voitaisiin tuomita valtiolle menetetyksi.

Käräjäoikeuden mukaan menettämisseuraamusta harkittaessa tuli hallituksen esityksen mukaan pyrkiä myös siihen, että menettämisseuraamus ei loukannut yhdenvertaisuusperiaatetta. Menettämisseuraamuksen määrääminen ei saanut riippua siitä satunnaisesta seikasta, kuuluiko rikokseen liittyvä esine tai omaisuus rikokseen osalliselle vai sivulliselle. Tavoitteena tuli olla myös, että menettämisseuraamus ei muodostuisi kohtuuttomaksi vaan olisi jokaisessa yksittäisessä tapauksessa oikeudenmukaisessa suhteessa rikokseen.

Käräjäoikeuden mielestä menettämisestä ei pitänyt käyttää rangaistuksen luontoisena seuraamuksena. Käräjäoikeus lausui, että rattijuopumusrikosten ja ajokorttita-ajojen osalta oli yleensä sattumanvaraista, oliko ajoon käytetty auto kuljettajan omistama. Auton tuomitseminen menetetyksi ei estäisi siten rikollisen toiminnan jatkamista, koska uuden auton hankkiminen tai lainaaminen olisi yksinkertaista. Tämän vuoksi menettämisestä olisi vain rangaistuksen luontoinen seuraamus. Käräjäoikeus hylkäsi siten syyttäjän vaatimuksen auton tuomitsemisesta menetetyksi, koska rikoksissa käytetty auto ei ollut rikoslain 10 luvun 4 §:n 2 momentissa tarkoitettu tahalliseen rikokseen käytetty esine tai omaisuus. Käräjäoikeus totesi myös, että muutoinkin menettämisestä tuomitseminen tällaisessa tapauksessa johtaisi ilmeiseen kohtuuttomuuteen.

Syyttäjä valitti tuomiosta hovioikeuteen toistaen vaatimuksensa kuljettajan omistaman henkilöauton tuomitsemisesta menetetyksi. Hovioikeus ei 11.5.2004 muuttanut käräjäoikeuden tuomiota. Viralliselle syyttäjälle myönnettiin valituslupa Korkeimpaan oikeuteen. Syyttäjä vaati Korkeimmassa oikeudessa edelleen, että kuljettajan omistama henkilöauto tuomitaan valtiolle menetetyksi. Korkein oikeus muutti käräjä- ja hovioikeuden päätöstä ja kuljettajan auto tuomittiin valtiolle menetetyksi. (KKO:2005:76.)

2.2.2 Korkeimman oikeuden ratkaisu ja perustelut:

”Kuljettaja on tuomittu tässä asiassa kahdesta törkeästä rattijuopumuksesta ja kahdesta kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ehdottomaan vankeusrangaistukseen ja ajokieltoon. Syyttäjä on menetetyksi tuomitsemista vaatiessaan viitannut rikoslain 10 luvun 4 §:n 2 momentin säännöksiin rikoksentekovälineen menettämisestä.

Asiassa on ensin otettava kantaa siihen, voidaanko rattijuopumusrikokseen syyllistyneen kuljettama moottorikäyttöinen ajoneuvo ylittää lain mukaan tuomita valtiolle menetetyksi ja, jos tämä katsotaan mahdolliseksi, tuleeko tällaisen seuraamuksen tuomitseminen tässä tapauksessa kysymykseen.

Ajoneuvon menetetyksi tuomitsemisesta yleensä

Rikoksentekovälineen menettämistä koskevan rikoslain 10 luvun 4 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan menetetyksi voidaan tuomita esine tai omaisuus, jota on käytetty tahallisen rikoksen tekemisessä. Vastaavanlainen ja lähes samansisältöinen yleinen säännös rikoksentekovälineen menetetyksi tuomitsemisesta sisältyi aiemmin rikoslain

2 luvun 16 §:n 3 momenttiin (143/1932). Vaikka rattijuopumusrikokseen syyllistyneen voidaanakin katsoa käyttäneen ajoneuvoa näissä lainkohdissa tarkoitetulla tavalla tahallisen rikoksen tekemiseen, Korkein oikeus toteaa alempien oikeuksien tavoin, ettei ajoneuvoa vakiintuneesti kuitenkaan ole pidetty rikoksentekovälineenä rattijuopumusrikoksissa.

Kun rattijuopumusrikos voidaan tehdä vain kuljettamalla moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, on ajoneuvoa sen sijaan pidetty rikoksen välittömänä tosiasiallisena kohteena, jollaisen menetetyksi tuomitsemisesta ei ennen 1.1.2002 voimaan tullutta lainuudistusta ollut laissa säädetty.

Rikoslain 10 luvun menettämisseuraamuksia koskevalla uudistuksella lainsäädännöllinen tilanne on kuitenkin muuttunut, kun luvun 5 §:ään on otettu säännökset "muun omaisuuden" menettämisestä. Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan muun muassa rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus voidaan tuomita kokonaan tai osaksi valtiolle menetetyksi, jos menettämisseuraamus on tarpeen uusien rikosten ehkäisemiseksi ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön. Tausta-ajatuksena on se, että esineen jättäminen rikoksentekijän haltuun voisi johtaa sen käyttämiseen uusiin rikoksiin, vaikka esineellä sinänsä olisi laillisiakin käyttötapoja (HE 80/2000 vp s. 4).

Lain esitöistä ilmenee tarkoituksena olleen, että rikoslain 10 luvun 5 §:n 2 momentin 2 kohdan säännös olisi sovellettavissa myös rattijuopumukseen syyllistyneen teossaan käyttämän auton menetetyksi tuomitsemiseen. Kuten lain säätämiseen johtaneessa hallituksen esityksessä on todettu, voi auton menetetyksi tuomitsemiseen liittyä rikosoikeudellisia ongelmia (HE 80/2000 vp s. 28). Menettämisseuraamus voi esitöiden mukaan muun muassa johtaa rangaistuksen ohella kohtuuttoman ankaraan seuraamuskokonaisuuteen ja olla kohtuuton esimerkiksi silloin, kun auto on asianomaisen perheelle välttämätön kulkuväline tai kun se on hänen taloudellisiin oloihinsa nähden hyvin arvokas. Ajoneuvo voi lisäksi olla jonkun muun kuin rikoksentekijän omistama, jolloin esinettä koskeva menettämisseuraamus ei ole mahdollinen eikä toisaalta esineen arvon tuomitseminen menetetyksi samalla tavoin välittömästi vähentäisi rikosten uusimisen riskiä. Vastaavasti se seikka, että menettämisseuraamuksen ei tule koitua lisärangaistukseksi rikoksentekijälle, on omiaan rajaamaan säännöksen käyttöalaa.

Korkein oikeus toteaa, että rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettaman auton menetetyksi tuomitseminen voi siten tulla harkittavaksi rikoslain 10 luvun 5 §:n 2 momentin 2 kohdan perusteella. Kun rattijuopumusrikos voidaan tehdä vain moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua kuljettamalla, on selvää, että auto on mainitussa lainkohdassa tarkoitetulla tavalla "erityisen sovelias rikoksen kohteeksi".

Asiallisesti ei ole eroa siinä, tarkastellaanko menettämisseuraamusta edellä mainitun vai syyttäjän viittaaman, rikoksentekovälineen menettämistä koskevan 4 §:n 2 momentin 1 kohdan perusteella. Kummassakin tapauksessa edellytyksenä seuraamuksen tuomitsemiselle on uusien rikosten ehkäisemisen tarve. Myös seuraamuksen tuomitsemisen kohtuullisuutta koskevat samat säännökset ja periaatteet.

Menetetyksi tuomitsemisen tapauskohtaisuus

Rikoslain 10 luvun 5 §:n 2 momentin mukaan siinä tarkoitetun menettämisseuraamuksen tuomitseminen on kuitenkin aina tuomioistuimen harkinnassa. Ajoneuvon tuomitseminen menetetyksi valtiolle ei edellä selostetuista syistä voi olla säännönmukainen seuraamus teosta, vaikka rikoksentekijä omistaisikin rattijuopumusrikoksessa käyttämänsä ajoneuvon. Ensisijainen turvaamistoimi uusien rattijuopumusrikosten ehkäisemiseksi on rikoksentekijälle tieliikennelain 75 §:n perusteella määrättävä ajokielto. Menettämisseuraamuksen määrääminen saattaa kuitenkin olla aiheellista, jos tekijä tuomituista rangaistuksista ja määrätystä ajokielloista huolimatta syyllistyy toistuvasti rattijuopumusrikoksiin ja nämä muut seuraamukset siten ovat osoittautuneet tehottomiksi.

Ajoneuvon tuomitseminen valtiolle menetetyksi rattijuopumusrikoksen johdosta voi näin ollen tulla kysymykseen, jos rikoksentekijä on syyllistynyt vastaaviin rikoksiin toistuvasti ja jos aiempien rattijuopumusten määrän ja toistumistiheyden perusteella on todennäköistä, että hän syyllistyy myöhemminkin rattijuopumukseen, jollei ajoneuvoa tuomita valtiolle menetetyksi. Tällaisen turvaamistoimenpiteen luontoisen seuraamuksen tarpeellisuutta lisää osaltaan se, jos tuomittavana oleva teko on tehty ajokiellon aikana.

Kohtuusnäkökohdat

Menettämisseuraamusta harkittaessa on otettava huomioon myös kohtuusnäkökohdat. Rikoslain 10 luvun 10 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan menettämisseuraamus saadaan jättää tuomitsematta, vaikka siihen muutoin olisi perusteet, jos menettämisseuraamuksen tuomitseminen olisi kohtuutonta ottaen huomioon rikoksen ja esineen laatu, vastaajan taloudellinen asema ja muut olosuhteet. Lain esitöissä on tältä osin viitattu muun muassa siihen, että auto voi olla arvokas tai esimerkiksi maaseudulla asuvalle välttämätön kulkuväline.

Korkein oikeus toteaa, että rattijuopumusrikoksia koskevan sääntelyn suojelukohteena on liikenneturvallisuus. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena lisää tunnetusti liikenneonnettomuuksien riskiä ja aiheuttaa siten vakavaa vaaraa toisten hengelle, terveydelle ja omaisuudelle. Kun menettämisseuraamusta aiemmin sanotun mukaisesti käytetään turvaamistoimenpiteenä uusien rattijuopumusrikosten ehkäisemiseksi, ei rikoksentekijän ja hänen perheensä ajoneuvon tarpeelle voida antaa samanlaista painoarvoa kuin harkittaessa rikoksentekovälineenä käytetyn kuljetusvälineen menetetyksi tuomitsemista muunlaisen rikoksen, esimerkiksi salakuljetusrikoksen yhteydessä (HE 80/2000 vp s. 35). On myös kyseenalaista, voiko toistuvasti rattijuopumusrikokseen syyllistyneellä ja siten käytännössä jatkuvasti tai varsin pitkään ajokieltoon määrättyä olla sellaista auton tarvetta, jonka vuoksi menettämisseuraamusta olisi pidettävä hänen kannaltaan kohtuuttomana auton käyttöhyödyn menettämisen vuoksi.

Perusteltu lähtökohta liikenneturvallisuuden kannalta on myös se, että mitä enemmän tarvetta menettämisseuraamuksen tuomitsemiseen edellä mainituista syistä on, sitä vähemmän painoarvoa rikoksentekijän henkilökohtaisiin olosuhteisiin liittyville näkökohdille voidaan antaa.

Myöskään seuraamusten mahdollinen kasautuminen ei voi olla esteenä ajoneuvon menetetyksi tuomitsemiselle, jos siihen on edellä kerrotuin tavoin pakottava tarve tiellä liikkuvien hengen, terveyden ja omaisuuden suojelemiseksi. Toisaalta, jos vakiintuneen käytännön mukainen rangaistus johtaisi menettämisseuraamus huomioon ottaen kohtuuttomaan lopputulokseen, voidaan menettämisseuraamus ottaa rikoslain 6 luvun 7 §:n perusteella huomioon rangaistusta lieventävänä seikkana.

Sekään, että auton menetetyksi tuomitseminen ei ole mahdollista niissä tapauksissa, joissa rattijuopumukseen syylistynyt ei ole omistanut kuljettamaansa autoa, ei voi vähentää tarvetta tuomita rattijuopumukseen jatkuvasti syylistyneen kuljettamaa omaa autoa menetetyksi, jos tämä toimenpide osoittautuu välttämättömäksi rattijuopumusrikosten uusiutumisen ehkäisemiseksi.

Menetetyksi tuomitseminen tässä asiassa

Harkitessaan menettämisseuraamuksen aiheellisuutta tässä tapauksessa Korkein oikeus toteaa, että kuljettaja on syylistynyt niihin törkeisiin rattijuopumuksiin ja kulkuneuvon kuljettamisiin oikeudetta, joihin syyttäjän esittämä menettämisseuraamusvaatimus liittyy, 4.6.2003 ja 2.7.2003. Kuljettajan rikos- ja ajokorttirikasterinotteista ilmenee, että hän on tätä ennen, menetettyään ajo-oikeutensa 6.4.2002, syylistynyt kulkuneuvoa ajo-oikeudetta kuljettaessaan vuosina 2002 ja 2003 kahteen törkeään rattijuopumukseen ja kahteen rattijuopumukseen, joista hänet oli tuomittu rangaistukseen viimeksi 24.6.2003. Huomioon tässä yhteydessä voidaan rikoslain taannehtivaa soveltamista koskevan kiellon estämättä ottaa myös se rikollisuus, johon hän on syylistynyt ennen kuin rikoslain 10 luvun säännökset tulivat voimaan. Tältä osin Korkein oikeus toteaa, että kuljettaja oli vuosina 1991 - 1997 seitsemän kertaa tuomittu muun muassa törkeistä rattijuopumuksista ja rattijuopumuksista rangaistukseen ja määrätty ajokieltoon.

Kuljettajalle tuomitut rangaistukset ja hänelle määrätty ajokiellot eivät ole saaneet häntä pidättymään nyt puheena olevista rikoksista. Vastaavien rikosten ehkäiseminen vastaisuudessa edellyttää, että nyt syyksi luettujen rikosten kohteena ollut ajoneuvo, jonka hän myös omistaa, tuomitaan valtiolle menetetyksi. Kuljettaja on eläkeläinen. Hän on arvioinut ajoneuvonsa arvoksi n. 1 000 euroa. Asiassa ei ole tullut ilmi, että menettämisseuraamuksen tuomitseminen olisi rikosten ja omaisuuden laatu, vastaajan taloudellinen asema ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta.”

Yksi Korkeimman oikeuden jäsenistä on ollut eri mieltä ratkaisusta, Hän on muutoin enemmistön kanssa samaa mieltä, mutta hän perustelee tapaukseen sovellettavan lainkohdan valinnan eri tavoin. Hän pitää tulkinnanvaraisena, onko rattijuopumusrikoksessa käytetty auto katsottava ensisijaisesti rikoksen tekovälineeksi vai rikoksen kohteeksi. Hän perustelee kantansa seuraavasti:

”Sekä oikeuskirjallisuudessa (ks. esim. Reino Ellilä, Uusittu liikennetrikosoikeus, Porvoo 1974, s. 162 - 164) että oikeuskäytännössä on perinteisesti katsottu, ettei rattijuopumusrikoksessa käytettyä autoa voida tuomita valtiolle menetetyksi rikoksentekovälineen menettämistä koskevan lainkohdan nojalla. Tästä vakiintuneesta kannasta ei ole pidetty mahdollisena luopua ilman lainsäätäjän toimenpiteitä.

Uudemmassa oikeuskirjallisuudessa (ks. esim. Pekka Viljanen, Voidaanko tai pitäisikö rattijuopon auto konfiskoida?, LM 3/2004 s. 493 - 501) samoin kuin rikoslain uuden 10 luvun säätämiseen johtaneen lain esitöissä (HE 80/2000 vp s. 28; ks. myös liikennejuopumustyöryhmän mietintö OLJ 5/1985 s. 91) on puolestaan katsottu, että rattijuopumusrikoksessa käytettyä autoa on pidettävä pikemminkin rikoksen kohteena kuin sen tekovälineenä. Rikoksen kohteena olevan esineen menetetyksi tuomitsemisesta ei kuitenkaan ole säädetty laissa ennen 1.1.2002 voimaan tullutta rikoslain 10 lukua (26.10.2001/875). Tämän lainmuutoksen esitöistä ilmenee tarkoituksena olleen, että rikoslain 10 luvun 5 §:n 2 momentin 2 kohdan säännös olisi sovellettavissa myös rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön teossaan käyttämän auton menetetyksi tuomitsemiseen.

Pidän sinänsä tulkinnanvaraisena, onko rattijuopumusrikoksessa käytetty auto katsottava ensisijaisesti rikoksen tekovälineeksi vai rikoksen kohteeksi. Luontevammalta tuntuisi tässä yhteydessä ajatella autoa rattijuopumusrikoksen tekovälineenä. Merkittävää asiallista eroa ei kuitenkaan ole siinä, tarkastellaanko menettämisseuraamuksen mahdollisuutta rikoslain 10 luvun 4 §:n 2 momentin 1 kohdan vai saman luvun 5 §:n 2 momentin 2 kohdan valossa. Kummassakin tapauksessa on menettämisseuraamuksen tuomitsemisen edellytyksenä se, että tällaista seuraamusta pidetään tarpeellisenä uusien rikosten ehkäisemiseksi. Jälkimmäisen lainkohdan mukaan vaaditaan tosin lisäksi, että menetetyksi tuomittava esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön. On selvää, että tämä lisävaatimuskin yleensä täyttyy rattijuopumusrikoksessa käytetyn auton kohdalla, siitä huolimatta, että autoa voidaan käyttää myös laillisiin tarkoituksiin.

Rikoslain 10 luvun säännöksistä sekä niiden esitöistä on joka tapauksessa kokonaisuutena pääteltävissä, että menettämisseuraamuksia koskevan lainmuutoksen jälkeen myös rattijuopumusrikoksessa käytetyn auton menetetyksi tuomitseminen on sinänsä mahdollista. Katson, että menettämisseuraamuksen tuomitsemista tulee tällöin ensisijaisesti harkita rikoslain 10 luvun 5 §:n 2 momentin 2 kohdan perusteella, ottaen huomioon, mitä tämän lainkohdan esitöissä on lausuttu ja että se asettaa menettämisseuraamuksen tuomitsemiselle sanamuotonsa mukaisesti tiukemmat edellytykset kuin rikoksentekovälineen menettämistä koskeva 4 §:n 2 momentin 1 kohta.”

2.2.3 Johtopäätökset Korkeimman oikeuden päätöksestä

Korkeimman oikeuden päätös (KKO:2005:76) on erittäin mielenkiintoinen, koska siinä otetaan kantaa myös vanhan ja uuden lain soveltamiseen. Ajoneuvon menetetyksi tuomitsemisesta ei ennen

1.1.2002 voimaan tullutta lainuudistusta ollut laissa erikseen säädetty. Vastaavanlainen yleinen säännös rikoksentekovälineen menetetyksi tuomitsemisesta oli aiemmin rikoslain 2 luvun 16 §:n 3 momentissa. (RL 143/1932)

Rikoslain 10 luvun menettämisseuraamuksia koskevalla uudistuksella lainsäädännöllinen tilanne muuttui, koska luvun 5 §:ään otettiin säännökset "muun omaisuuden" menettämisestä. Edellä mainitun pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan muun muassa rikoksen kohteena ollut esine tai omaisuus voidaan tuomita kokonaan tai osaksi valtiolle menetetyksi, mikäli menettämisseuraamus on tarpeen uusien rikosten ehkäisemiseksi ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi tai rikolliseen käyttöön.

Korkeimman oikeuden päätöksessä huomioitiin myös kuljettajan aikaisempi rikollisuus, johon hän oli syylistynyt ennen kuin rikoslain 10 luvun säännökset tulivat voimaan. Oikeus totesi, että kuljettaja oli vuosina 1991 - 1997 seitsemän kertaa tuomittu muun muassa rattijuopumuksista ja törkeistä rattijuopumuksista ja samalla hänet oli määrätty ajokieltoon. Teot osoittavat kuljettajan olevan siten varsin riskialtis ajamaan ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena, joten pelkkä ajokielto ei ole ollut hänelle riittävä rangaistus.

Kuten professori Nuutilakin totesi, niin menettämisseuraamus voi johtaa rangaistuksen ohella kohtuuttoman ankaraan seuraamuskokonaisuuteen ja olla siten kohtuuton esimerkiksi silloin, kun auto on asianomaisen perheelle välttämätön kulkuväline, tai kun se on hänen taloudellisiin oloihinsa nähden hyvin arvokas. Tässä kyseisessä tapauksessa ei otettu selvästi kantaa siihen, onko ajoneuvo välttämätön kulkuväline perheelle. Ajoneuvon arvo oli omistajan mukaan noin 1000 euroa. Korkeimman oikeuden päätöksessä ei ole otettu kovin paljon kantaa siihen, miksi ei suoritettu esimerkiksi arvokonfiskaatiota ajoneuvon arvosta. Tällöin ajoneuvo olisi jäänyt muun perheen käyttöön.

Korkeimman oikeuden päätöksen tärkeimmät seikat ovat mielestäni erittäin tärkeitä ja ohjaavat myös tätä opiskeluun liittyvää työtäni. Rattijuopumusrikoksia koskevan sääntelyn suojelukohteena tulee olla päätöksen mukaan liikenneturvallisuus ja menettämisseuraamuksen tuomitseminen on aina tuomioistuimen harkinnassa. Valitettavasti eri oikeusasteiden tuomiot vaihtelevat, kuten tämänkin tapauksen osalta voimme hyvin todeta.

Ajoneuvon tuomitseminen menetetyksi valtiolle ei ole säännönmukainen seuraamus teosta, vaikka rikoksentekijä omistaisikin rattijuopumusrikoksessa käyttämänsä ajoneuvon. Ensisijainen turvaamistoimi uusien rattijuopumusrikosten ehkäisemiseksi on kuljettajalle määrättävä ajokielto. Menettämisseuraamuksen määrääminen saattaa olla aiheellista, mikäli hän tuomituista rangaistuksista ja määrätyistä ajokielloista huolimatta syyllistyy toistuvasti rattijuopumusrikoksiin ja muut seuraamukset ovat osoittautuneet siten tehottomiksi. Lähtökohta liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta on tämän päätöksen mukaan se, että mitä enemmän tarvetta menettämisseuraamuksen tuomitsemiseen on, sitä vähemmän painoarvoa rikoksentekijän henkilökohtaisiin olosuhteisiin liittyville näkökohdille tulee ja voidaan antaa.

3 TUTKIMUKSEN TEOREETTINEN VIITEKEHYS

3.1 Ennalta estävä toiminta

Poliisin ennalta estävä toimintamalli poikkeaa merkittävästi tavallisesta hälytyspartiointia tekevästä poliisityöstä. Ennalta estävässä toiminnassa poliisin tulee aina mieltää asiakasnäkökulma erityisen vahvasti sekä antaa yhteistyötahojen muovata poliisin palveluita vastaamaan todellista kysyntää. Tämä tarkoittaa käytännössä poliisin toimintamallien jatkuvaa uudelleenarviointia sekä seuranta- ja uudelleenkouluttautumista siten, että alueen muiden toimijoiden kanssa syntyy aktiivista vuorovaikutusta. (Ford & Morash 2002, 1 – 2.)

Ennalta estävää poliisityötä tekevät poliisimiehet saavat usein erilaisten sidosryhmien kanssa toimiessaan paljon vastuuta edustaessaan poliisilaitosta sekä ottaessaan kantaa yleiseen poliisitoimintaan. Vastuut sekä velvollisuudet tuleekin olla selkeästi määritelty, koska poliisiorganisaatio on linjaorganisaatio, missä yksittäinen poliisi ei lähtökohtaisesti saa käyttää edustamansa organisaation asiantuntijavaltaa. Toimintaan liittyvät myös hyvin joustavat työaikojen muutokset sekä ylityökorvausten alaiset työpäivien pitenemiset. (Ford & Morash 2002, 1 – 2.)

Palkkaukseen liittyvissä kysymyksissä poliisiorganisaatio on hyvin herkkä, koska taustalla on aina väistämättä kokemus jonkun ammattiryhmän eriarvostamisesta muihin ryhmiin nähden. Yleisen tutkimuksen mukaan poliisin ylijohdossa olevat poliisit suhtautuvat ennalta estävään työhön hyvin suopeasti ja sen kokonaismerkitys yleisesti ymmärretään. Suurempana ongelmana ennalta estävässä työssä nähdään poliisimiesten asenneilmapiirin muuttaminen ja konkreettisten ruohonjuuritason toimintamallien käyttöönotto. (Ford & Morash 2002, 1 – 2.)

Poliisin ennalta estävä toiminta on laaja kokonaisuus, ja monissa yhteyksissä on todettu kaiken poliisitoiminnan sisältävän tai että sen tulisi sisältää ennalta estävää toimintaa tai vaikutusta. Sisäministeriön vuonna 2014 julkaisemassa poliisin ennalta estävän toiminnan strategiassa vuosille 2014 - 2018 mainitaan, että toiminnan tavoitteena tulee olla yhteiskunnan turvallisuuden parantaminen ja rikosten torjunta. Ennalta estävän toiminnan tulee olla myös poliisin kaikkeen toimintaan sisältyvä toimintatapa, jota tehdään poliisiorganisaation kaikilla tasoilla alueellinen ja ihmisten yhdenvertaisuus huomioiden. Tutkimuksestani voidaan todeta, että rattijuopumusten

vähentäminen on ollut poliisin suorittamien takavarikointien ja käräjäoikeuden tuomitsemien konfiskaatioiden tarkoituksena.

Strategian mukaan ennalta estävä toiminta tulee järjestää ja organisoida kiinteäksi osaksi poliisin rakenteellista kokonaisuutta, jossa varmistetaan yhteistyö poliisiyksiköiden ja niiden eri linjojen ja sektoreiden välillä. Mielestäni ajoneuvojen takavarikoinneissa korostuu erityisesti yhteistyö tutkinnanjohtajan sekä syyttäjän välillä. Tutkinnanjohtajan tulee informoida välittömästi syyttäjää kun hän takavarikoi rattijuopon ajoneuvon.

Strategian mukaan ennalta estävä toiminta muodostuu kokonaisuudesta, johon kuuluu ennalta estävästi suoritettu jokapäiväinen poliisin toiminta sekä erityistoiminta, jossa poliisin toimenpiteiden ensisijaisena tavoitteena tulee olla ennalta estävä turvallisuuden parantaminen. Mikäli poliisilla on selvät ohjeet rattijuoppojen takavarikointien suorittamiseksi ja ne on jalkautettu jokaiselle kenttä- ja tutkintatyötä tekevälle poliisille, ei poliisin työssä tule tarpeettomia takavarikointeja. Selvät ohjeet helpottavat myös kenttä- ja tutkinnanjohtajien työtä ja työn johtamista. (Sisäministeriö 2014.)

Ennalta estävän toiminnan tehokkuus edellyttää myös asetetun tavoitteen saavuttamiseksi painopisteiden määrittämistä, kohderyhmien tunnistamista, toiminnan kohdentamista ja uusien toimintatapojen löytämistä sekä hyödyntää tuloksellisia toimintamalleja. Rattijuopot tulee olla liikennevalvonnan painopisteenä jatkossakin ja uusia toimenpiteitä tulee etsiä rattijuopumusrikollisuuden vähentämiseksi. (Sisäministeriö 2014.)

Ajoneuvojen takavarikoinnin vaikuttavuutta tulee seurata ja arvioida jatkuvasti poliisin toiminnan ohjaamiseksi ja kehittämiseksi. Takavarikoinnin vaikuttavuudesta tulee myös tiedottaa ja osallistaa kansalaiset vaikuttamaan liikenneturvallisuuden edistämiseen. Tulee myös muistaa, että poliisi on vain yksi vaikuttaja liikenneturvallisuuden parantamisessa. Poliisi tarvitsee jatkuvaa yhteistyötä eri viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Kohdentamalla tietojohdoista poliisitoimintaa on helpompi löytää uusia toimintatapoja liikenneturvallisuuden vaikuttavuuden saavuttamiseksi. (Sisäministeriö 2014.)

3.1.1 Tutkimuksen pääkäsitteet

Tutkimuksen pääkäsitteet muodostuvat neljästä eri käsitekokonaisuudesta: liikenneturvallisuus, moottorikäyttöinen ajoneuvo, rattijuopumus ja rangaistukset. Oleellista tämän työn kannalta on ymmärtää, että edellä mainitut kokonaisuudet linkittyvät liikenneturvallisuuden alle ja konfiskaatio on vain yksi rattijuopumukseen tuomitulle mahdollisesti määrättävästä rangaistuksesta. Törkeä rattijuopumus on nimensä mukaisesti törkeämpi ja siten vakavampi muoto rattijuopumuksesta.

3.1.2 Liikenneturvallisuus

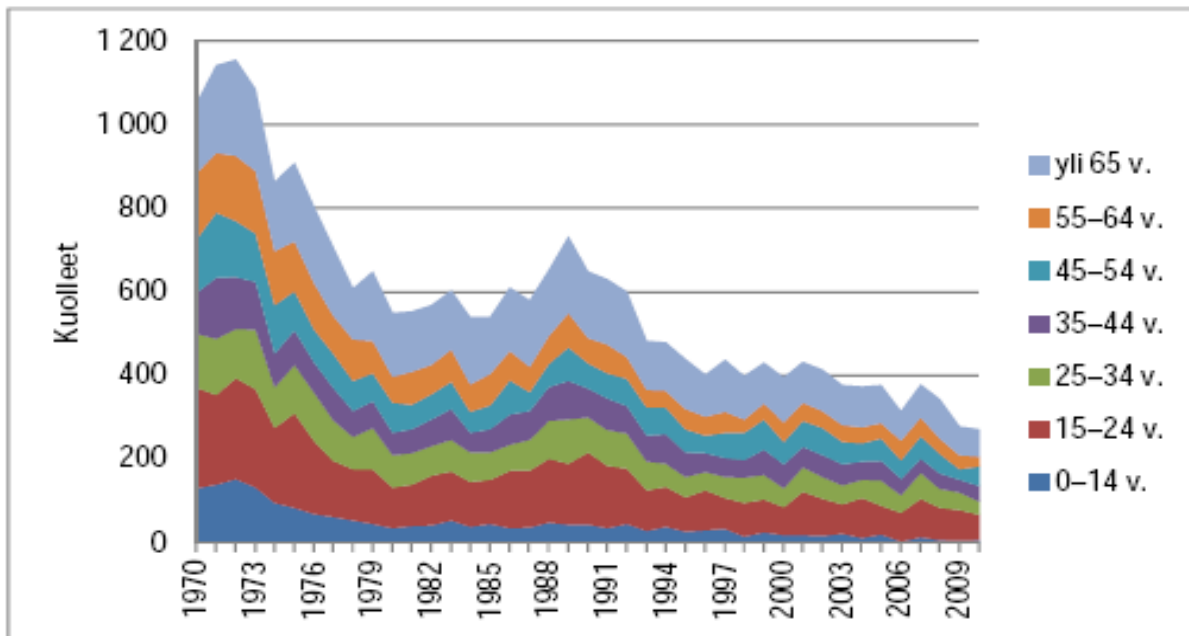
Liikenneturvallisuus liittyy jokaisen ihmisen arkipäivään ja Suomessa se mielletään perinteisesti ensisijassa tieliikenteen turvallisuudeksi. Liikenneturvallisuuden kokeminen liittyy paitsi liikenneturvallisuusvaikutusten ulosmittaamiseen, myös ihmisten käyttämiin liikkumisvaihtoehtoihin. Todellinen liikenneturvallisuustilanne voi poiketa hyvinkin paljon siitä liikenneturvallisuustilanteesta minkä itse kokee. Liikennetilanne voidaan kokea turvallisemmaksi kuin se todellisuudessa on tai vastaavasti tilanne koetaan turvattommaksi kuin mitä se todellisuudessa on. Liikenneturvallisuustilanteen kokeminen on myös hyvin yksilöllistä ja voi olla yhteydessä muun muassa sukupuoleen tai ikään. Liikenneturvallisuuden kokemiseen vaikuttavat myös aiemmat kokemukset ja tiedotusvälineiden välittämät tiedot ja kuvat vallitsevasta turvallisuustilanteesta. (Ahlroth & Pöllänen. 2011, s. 11 -12.)

| Subjektiiivinen, koettu turvallisuustilanne | | | |
|--|--------|---|--|
| Objektiivinen, todellinen turvallisuustilanne | Heikko | Heikko | Korkea |
| | | Näkemykset kohtaavat | Tilanne koetaan turvallisemmaksi kuin se onkaan, mikä johtaa ulosmittaamisen riskiin |
| | Korkea | Tilanne koetaan turvattommaksi kuin se onkaan, mistä syystä turvallisuuden kokeminen voi rajoittaa liikkumista tarpeettomasti | Näkemykset kohtaavat |
| | | | |

Kuva 1. Subjektiiivisen ja objektiivisen turvallisuustilanteen kohtaaminen

Lähde: Ahlroth ym. 2011, s. 12.

Maslowin tarvehierarkian mukaan turvallisuuden kokeminen on yksi ihmisen viidestä perustarpeesta. Koska turvallisuus on jotakin mikä on aina läsnä, niin voidaan puhua myös turvattomuuden tunteesta, mikä liittyy tapahtumien ennustamattomuuteen. Ihminen tuntee olonsa usein turvattomaksi silloin, kun uhkakuvat ovat vaikeasti ennustettavissa. (Maslow 1943, 370-396.)



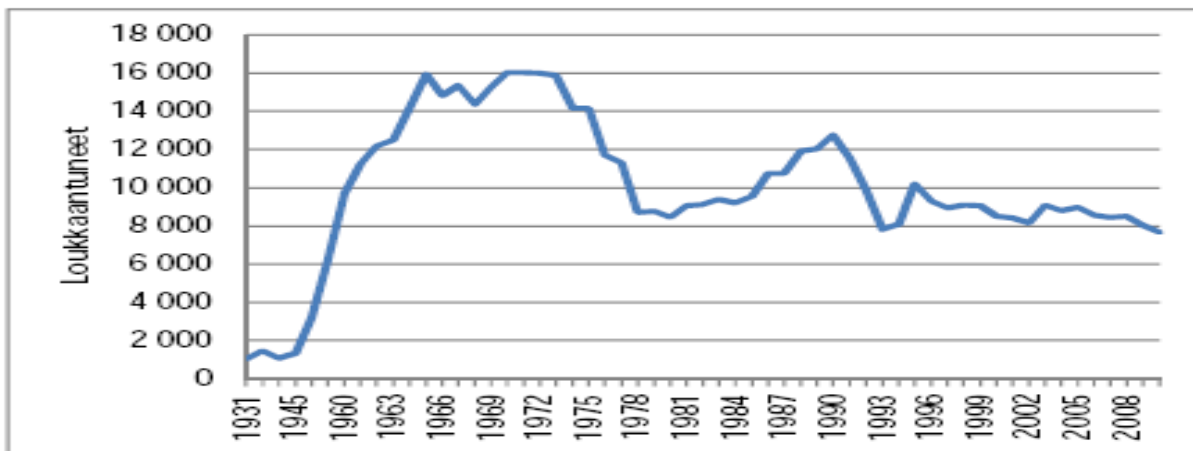
Kuva 2. Suomen tieliikenteessä kuolleet 1970 - 2010 ikäryhmittäin

Lähde: Tilastokeskus 2011a

Kuvasta voidaan todeta, että tieliikenteessä kuolleiden määrä on vähenemässä eli liikenneturvallisuustyössä on onnistuttu. Kaikkien ikäryhmien osalta absoluuttiset liikennekuolemanluvut ovat pienentyneet huomattavasti. Absoluuttisella luvulla tarkoitetaan tässä tapauksessa määrää, joka on suhteutettu ikäryhmän kokoon. On arvioitu, että ikääntyvien lisääntyessä liikenteessä, myös heidän aiheuttamat onnettomuudet lisääntyvät. Tästä on olemassa jo viitteitä.

Suomessa liikenneturvallisuus on parantunut kaikissa liikennemuodoissa viimeisten vuosien aikana, mutta edelleen tieliikenteessä menehtyy vuosittain keskimäärin yli 250 henkeä. Koko maailmanlaajuisesti tarkastellen liikenneturvallisuusongelma liikennekuolemien kautta mitattuna kasvaa edelleen. Tieliikenteessä kuolee World Health Organization (WHO 2009) arvioiden mukaan

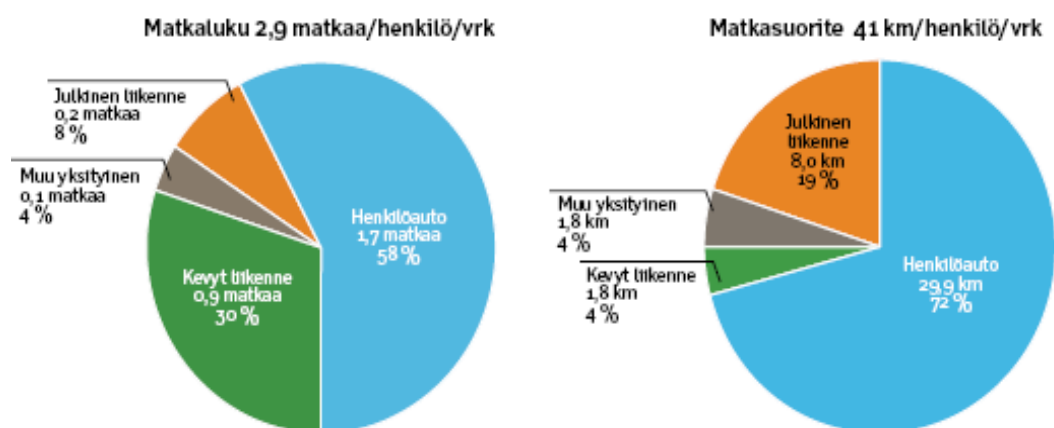
joka vuosi noin 1,3 miljoonaa ihmistä. Suurin osa kuolemantapauksista on matalan tulotason kehittyvissä maissa. (Ahlroth ym. 2011, 12.)



Kuva 3. Suomen tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 1931 - 2010

Lähde: Tilastokeskus 2011a

Suomen tieliikenteen turvallisuustilanne on pitkällä aikavälillä parantunut oleellisesti. Liikennekuolemien ja loukkaantumisten kehitys on ollut laskeva vaikka kehitys on tapahtunut hitaasti. Kehitys ei ole ollut tasaista eikä turvallisuustilanteen muutoksen voida osoittaa kytkeytyvän tiettyihin turvallisuustoimiin. Vaikka turvallisuuskehitys on laskeva, niin kehitys on ollut erityisesti 2000-luvulla hidasta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010b.)



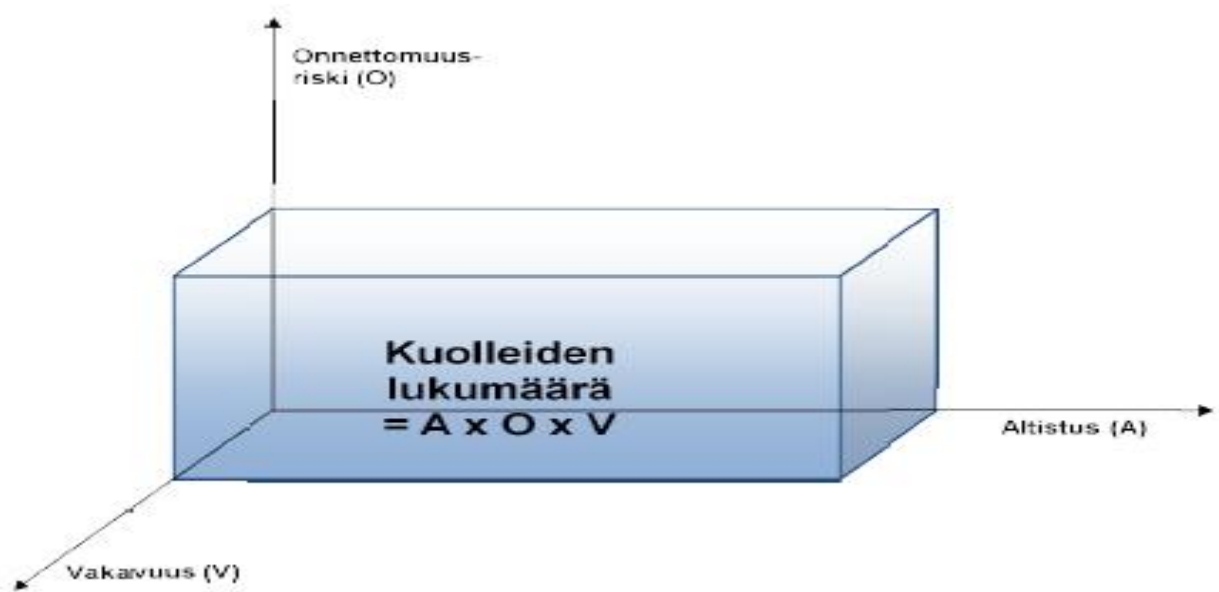
Kuva 4. Kotimaan matkaluku ja matkasuorite sekä osuudet matkan pääasiallisen kulkutavan mukaan

Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2010 - 2011.

Tieliikenne on taulukon mukaan muihin liikennemuotoihin verrattuna selvästi hallitseva liikennemuoto ja tieliikenne koostuu erityisesti henkilöautoliikennettä. Tieliikenteen kuljettajista ja muista tienkäyttäjistä on muista liikennemuodoista poiketen valtaosa muita kuin ammattilaisia. Esimerkiksi jalankulku ja pyöräily ovat jokaisen oikeuksia. Myöskään ajokortin saamiselle ei ole asetettu korkeita vaatimuksia. Tällä on annettu mahdollisimman monelle mahdollisuus auton kuljettamiseen. Ammattiautoilijalla vaatimukset ovat tiukammat.

Tieliikenteessä vallitsee alempi turvallisuustaso kuin muissa kulkuneuvoissa ja onnettomuuksien tapahtumista pidetään tietyssä määrin hyväksyttävämpänä. Tieliikenteen pienempiin onnettomuuksiin on myös enemmän totuttu. Lähes jokainen tuntee autolla liikenneonnettomuuteen joutuneen henkilön, mutta lentokone- tai junaonnettomuuteen joutunutta ei tunneta. (Alikoivisto & Lintamo & Mäkitalo & Westerinen 2009.)

Liikenneturvallisuuden kuutio Göran Nilssonin mukaan



Kuva 5. Liikenneturvallisuuden kuutio

Lähde: Nilsson 2004

Liikenneturvallisuustilanne voidaan esittää myös tiettyjen osatekijöiden avulla. Näitä osatekijöitä ovat altistus, onnettomuusriski ja vakavuus eli loukkaantumisriski. Näiden osatekijöiden tulo on

verrattavissa liikenteessä kuolleiden määrään. Göran Nilsson on käyttänyt tällaista tarkastelutapaa muun muassa väitöskirjassaan. Tarkastelutapaa kutsutaan myös nimellä Nilssonin liikenneturvallisuuden kuutio. Siinä voidaan havainnollistaa esimerkiksi sitä, kuinka vuonna 1970 altistus oli Suomen tieliikenteessä merkittävästi pienempi kuin tällä hetkellä. Onnettomuusriski oli silti korkeampi. Eri liikennemuodoissa altistus, onnettomuusriski ja vakavuus puolestaan eroavat selvästi toisistaan.

Altistuksella tarkoitetaan toimintaa, jonka yhteydessä onnettomuus voi tapahtua. Tieliikenteessä mittarina käytetään yleensä liikennesuoritetta, joka kuvaa samalla myös alttiina olemisen määrää. Mitä enemmän liikennesuoritetta kertyy, niin sitä suurempi on mahdollisuus onnettomuuksille. Meistä jokainen voi vaikuttaa altistukseen henkilökohtaisilla valinnoilla, kuten esimerkiksi kulkuneuvon valinnalla.

Onnettomuusriskillä tarkoitetaan ehdollista todennäköisyyttä onnettomuuden tapahtumiselle. Ehto on siis se, että onnettomuus voi tapahtua. Onnettomuusriskin mittarina käytetään yleensä onnettomuusmäärää ajokilometrejä kohti. Riskiin vaikuttavat esimerkiksi kulkuneuvon valinta, ajotapa ja se kuinka turvalliset ovat käytettävät kulkuväylät.

Vakavuudella viitataan onnettomuuksien seurauksiin. Ne voivat kohdistua omaisuuteen tai ihmisiin. Siihen vaikuttavat muun muassa ajoneuvojen passiivinen turvallisuus, turvalaitteet ja viranomaismääräykset. Vakavuuden määrittelyn perusteella määräytyy se, että kuvaako Nilssonin kuution tulos pelkästään kuolleiden vai esimerkiksi kuolleiden ja loukkaantuneiden yhteismäärää eli henkilövahinkojen kokonaismäärää.

Liikenneonnettomuuksien tuottamia kustannuksia ei voida mitata ainoastaan rahassa. Onnettomuudet tuottavat kuolleita ja loukkaantumisia ja silloin ongelmana on inhimillisten menetysten arvottaminen. Niiden arvottaminen on kysymys, johon on otettava kantaa esimerkiksi hankearviointien yhteydessä kun lasketaan taloudellisia tunnuslukuja.

Suomessa onnettomuuskustannusten laskennassa käytetään yksilöllistä maksuhalukkuuteen perustuvaa menetelmää. Siinä kustannukset lasketaan kahdessa osassa: onnettomuuden aiheuttamat reaalityökaloudelliset menetykset ja niin sanotut hyvinvoinnin menetykset. Onnettomuuksien taloudellisia menetyksiä ovat muun muassa uhrin työn arvon menetys.

| Onnettomuuskustannukset | |
|--------------------------|-------------|
| Kuollut | 1 901 480 € |
| Pysyvästi vammautunut | 1 070 125 € |
| Tilapäisesti vammautunut | 146 518 € |
| Vammautunut keskimäärin | 239 856 € |

Kuva 6. Suomen tieliikenteessä sovellettavia arvotuseriä

Lähde: Kallberg 2010

Yllä olevassa Kallbergin (2010) tekemässä taulukossa on esitetty Suomessa sovellettavia arvotuseriä liikenteessä kuolleiden, pysyvästi vammautuneiden ja tilapäisesti vammautuneiden kohdalla. Rattijuopon aiheuttamassa liikenneonnettomuudessa kuolleen ihmisen onnettomuuskustannukset ovat noin 1,9 ja pysyvästi vammautuneen noin 1 miljoonaa euroa. Kun rattijuopumusonnettomuuksissa kuolee vuosittain noin 80 ihmistä, niin kustannukset ovat vuosittain noin 150 - 160 miljoonaa euroa.

Onnettomuuskustannuksia on arvioitu myös Kallbergin vuosittain tekemässä, Tieliikenteen kustannusarviossa vuodelta 2012. Siinä onnettomuuskustannusten yksikköarvot on saatu soveltaen Tiehallinnon ohjetta ”Tieliikenteen ajokustannukset 2010”. Vuodelta 2010 peräisin oleviin arvoihin on tehty 6,32 %:n kuluttajahintaindeksiin perustuvat kustannuskorjaukset vuoteen 2012. Tällöin kuolemaan johtanut onnettomuus on arvotettu 2,513 miljoonaan euroon, mistä 0,568 miljoonaa euroa on taloudellista kustannusta. Vammautumiseen johtaneen onnettomuuden arvo on ollut tällöin 0,54 miljoonaa euroa, mistä 0,086 miljoonaa euroa on taloudellisia kustannuksia. Omaisuusvahinko-onnettomuudet on liitetty vammautumiseen johtaneiden onnettomuuksien arvoon jakamalla näiden kustannukset vammautumiseen johtaneille onnettomuuksille. Lasketaanpa kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien kustannuksia miten hyvänsä, niin voi todeta niiden tulevan kansantaloudellisestikin erittäin kalliiksi.

3.1.3 Liikenneturvallisuuden liittyvä tilastointi

Suomessa tilastointia säätelevät monet säädökset ja sopimukset, kuten esimerkiksi tilastolaki ja laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta. Tilastointeja Suomessa tekee monet eri tahot, joille tulee eri tavoin ilmoituksia onnettomuuksista. Tärkeimmät tieliikenteen onnettomuustilastot perustuvat

poliisin keräämiin tietoihin, joiden perusteella muun muassa Tilastokeskus, tienpitäjät ja kunnat kokoavat omat tilastonsa. Vakuutusyhtiöt saavat tietoja onnettomuuksista liikennevahinkojen korvauskäsittelyn yhteydessä. Erilaisista tilastointiperusteista ja lähtötiedoista johtuen edellä mainittujen tilastojen edustavuus ja kattavuus on varsin erilainen ja lukuarvot toisistaan poikkeavia.

Tilastokeskus ja Liikenneturva julkaisevat yhdessä Suomen tieliikenteen virallista onnettomuustilastoa. Tilasto on nähtävissä muun muassa Tilastokeskuksen verkkopalvelun kautta. Tämä tilasto perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tilastokeskus tarkistaa tiedot sekä täydentää niitä. Tilastokeskus täydentää vuosiaineistoa muun muassa tapahtumapaikan osalta Liikenneviraston ja rattijuopumusonnettomuuksien osalta tutkijalautakuntien tiedoilla. (Tilastokeskus ja Liikenneturva 2010, Liikenne- ja viestintäministeriö 2010 b.)

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tilastoidaan 100 prosenttisesti, mutta mitä vähäisemmästä loukkaantumisesta tai vahingosta on kysymys, niin sitä harvemmin onnettomuudet tilastoidaan (Ahlroth ym. 2011, 42). Tutkimusten mukaan henkilövahinko-onnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle peräti 65 prosenttia. Polkupyörällä kaatuminen katsotaan tieliikenneonnettomuudeksi, mutta jalankulkijan kaatamista ei. Tämänkin vuoksi polkupyöräilijöiden ja jalankulkijoiden tieliikenneonnettomuustilastoinnit eivät kata läheskään kaikkia onnettomuuksia.

| | | Tietojen lähde | Kattavuus | | | Tietosisältö | Vakavien ja lievien henkilövahinkojen erottelu | Ammattiliikenteen onnettomuuksien erottelumahdoll. | Tietojen saatavuus |
|------------|--------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------|--|--|---|
| | | | Kaikki | Henkilövahingot | Kuolemat | | | | |
| Tielikenne | Virallinen onnettomuus-tilasto | Poliisi | pieni | 20 % ¹ | 100 % ¹ | suuri | ei | ei | Julkinen, myös maksullisia Tilastokeskuksen palveluja |
| | Liikenneviraston tilasto | Poliisi | pieni | 20 % ¹ | 100 % ¹ | suuri | ei | ei | Alkuperäisdata yleensä ilmaiseksi tutkimuskäyttöön |
| | Liikennevahinko-tilasto | Osalliset | suuri ¹ | suuri ¹ | < 100 % ¹ | kohtalainen | kyllä | kyllä? | Alkuperäisdata yleensä ilmaiseksi tutkimuskäyttöön |
| | Tutkijalautakunta-tilasto | Tutkijalautakunta | pieni | pieni | 100 % ¹ | erittäin suuri | kyllä | kyllä? | Alkuperäisdata yleensä ilmaiseksi tutkimuskäyttöön |

Kuva 7. Onnettomuustilastojen vertailua keskeisten ominaisuuksien osalta

Lähde: Kallberg 2011a

Taulukon perusteella voidaan tilastojen yhteensopivuudesta tehdä muutamia havaintoja. Tilastot koostuvat osallisten raportoimista tiedoista. Poliisi, tutkijalautakunnat ja Onnettomuustutkintakeskus ovat riippumattomia raportoijia. Toinen huomioitava seikka on, että ainoastaan tieliikenteessä ammattiliikenteen onnettomuuksien erottaminen muista koituu ongelmaksi. Sen erottaminen on tärkeää, mikäli niillä on erilaiset turvallisuustavoitteet tai halutaan tehdä vertailua eri ryhmien kesken. (Kallberg 2011a.)

Perinteinen tapa mitata liikenneturvallisuutta on tarkastella tilastoja tapahtuneiden onnettomuuksien määrästä. Pelkät tilastot onnettomuuksien määrästä ja vakavuudesta eivät vielä yhdessäkään anna 100 prosenttisesti luotettavaa tietoa vallitsevasta liikenneturvallisuuskehityksestä tai sen kehityksestä. Tämä johtuu siitä, että onnettomuuksia tapahtuu suhteellisen harvoin kaikkiin konflikteihin verrattuna, joten satunnaisuus vaikuttaa huomattavasti onnettomuuksien kasaantumiseen. Tämän lisäksi tilastot ovat myös paikoin kovin puutteelliset, sillä vain osasta onnettomuuksista tulee merkintä tilastoihin.

3.1.4 Moottorikäyttöinen ajoneuvo

Ajoneuvolain 1 luvun 3 § ja toisen momentin mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa. Moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat auto, mopo ja moottoripyörä sekä näihin luokkiin kuulumattomat L-luokkien ajoneuvot samoin kuin traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo. Ajoneuvolain 2 luvun 10 - 14 § on tarkemmin kerrottu kyseisten ajoneuvojen perusluokitus. Ajoneuvolain 2 luvun 19 § kertoo lisäksi moottorittoman ajoneuvon määritelmän.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja voi syyllistyä rattijuopumusrikokseen. Ajoneuvolaki (3.4.2009/226) määrittelee varsin selkeästi, mikä on moottorikäyttöinen ajoneuvo. Laissa ei ole erikseen mainintaa sähkökäyttöisestä ajoneuvosta vaan sen katsotaan kuuluvan moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin.

3.1.5 Rattijuopumus

Rikoslaki 23 luku 3 § (20.12.2002/1198) määrittelee rattijuopumuksen seuraavasti:

”Rattijuopumus: Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.”

3.1.6 Törkeä rattijuopumus

Rikoslaki 23 luku 4 § (20.12.2002/1198) määrittelee törkeän rattijuopumuksen seuraavasti:

”Jos rattijuopumuksessa

- 1) rikoksentekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, tai
- 2) rikoksentekijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka
- 3) rikoksentekijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.”

3.1.7 Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

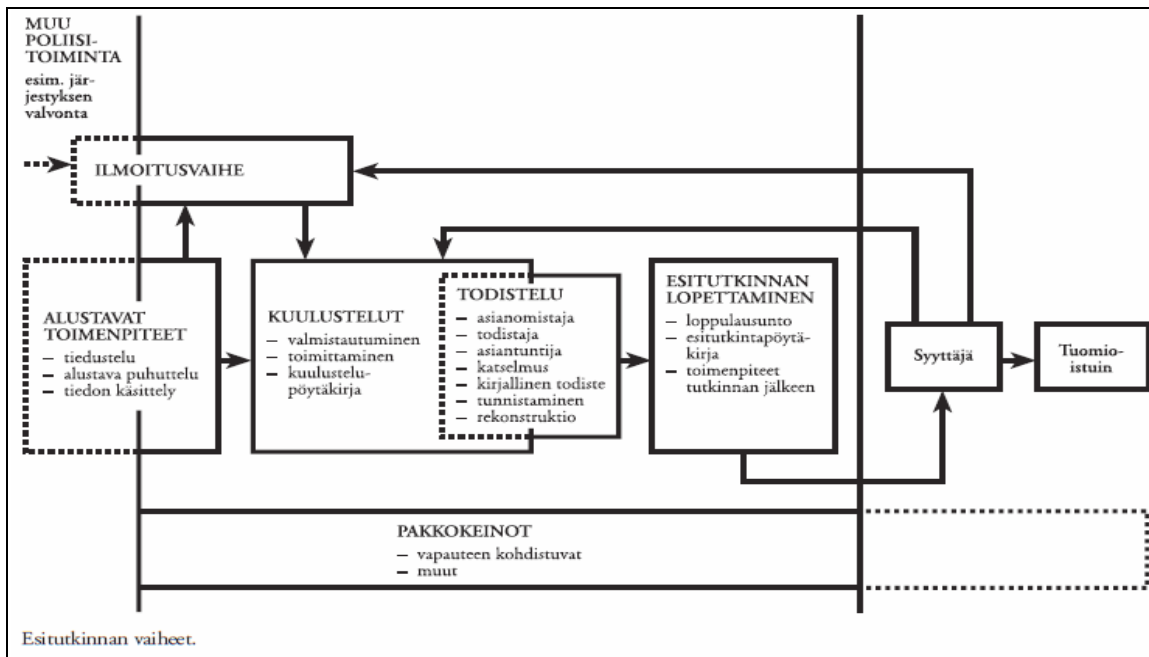
Rikoslaki 23 luku 9 § (30.4.1999/545) mukaan liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla on rikos, josta voidaan tuomita sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi. Moottoriton ajoneuvo on yleensä polkupyörä ja arkikielessä puhutaan tankoituudesta. Rikoksen tunnusmerkistön täyttyminen edellyttää tienkäyttäjältä alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena moottorittoman ajoneuvon kuljettamista ja samalla vaaran aiheuttamista toisen turvallisuudelle. Rikoksen täyttyminen edellyttää siis konkreettista vaaraa. Vaarantamismomentti täyttyy esimerkiksi törmäilystä muihin tienkäyttäjiin.

3.2 Rattijuopumuksen esitutkinta

Vuonna 2014 rattijuopumuksesta epäilty viedään yleensä poliisilaitoksen tarkkuusalkometrillemme. Tulos saadaan tällöin välittömästi. Mikäli tulos osoittaa, että veressä on alkoholia vähintään 0,22 mg litrassa uloshengitysilmaa, tapauksesta tehdään rikosilmoitus, suoritetaan tarvittavat toimenpiteet esitutkinnassa ja tapaus käsitellään oikeudessa.

Tarkkuusalkometrit ovat korvanneet suureksi osaksi verikokeen ja niitä lisätään tulevaisuudessa myös poliisiautoihin. Prosessi nopeutuu, koska verikokeen tulosta ei tarvitse enää odottaa. Tämän lisäksi vältetään aiheuttomilta ajokielloilta. Verinäytteitä otetaan kuitenkin edelleen muun muassa silloin, kun kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta, ei siihen kykene tai on epäiltävissä jälkinauttimista ajon jälkeen.

Mikäli kuljettajassa on viitteitä huumausainien käytöstä, otetaan aina virtsa- ja verikoe. Poliisi täyttää epäilystä päihdetutkimuslomakkeen, jolla arvioidaan kuljettajan ajokykyä. Näiden lisäksi lääkäri tekee epäilyslle klinisen päihdetutkimuksen ajokunnon arvioimiseksi. Tarkkuusalkometri- ja verikokeet otetaan aina pidättämiseen oikeutetun virkamiehen määräyksellä.



Kuva 8. Esitutkinnan vaiheet

Lähde: Helminen, Fredman, Kanerva, Tolvanen, Viitanen 2012, 32.

Täydellisen esitutkinnan kulkua voidaan havainnollistaa yllä olevan kaavion avulla. Esitutkinta on rikosprosessin välttämätön osa. Rattijuopumusrikos ei voi tulla lähtökohtaisesti syyteharkintaan ja tuomioistuimen käsiteltäväksi muutoin kuin esitutkinnan kautta. Esitutkinta on siten tulevan rikosasian oikeudenkäynnin valmistelua ja syyteharkinnan perusta.

Ilmoitusvaihe

Rattijuopumusrikosten kaltaiset massarikokset tulevat poliisin tietoon tavallisesti liikennevalvonnan yhteydessä, mutta osa teoista tulee ilmi liikennevahinkoa kärsineen tai ulkopuolisen ilmoituksesta. Ihmiset ilmoittavat poliisille matkapuhelimella esimerkiksi väärälle ajokaistalle ohjautuvasta ajoneuvosta.

Pakkokeinot

Pakkokeinoja käytetään koko esitutkinnan aikana, mutta myös rikosprosessin myöhemmissä vaiheissa tarvittaessa aina siihen asti, kunnes tuomioistuimen tuomitsemien seuraamusten täytäntöönpano alkaa. Pakkokeinoja käytetään rikosprosessin eri vaiheiden häiriöttömän kulun

turvaamiseksi, todisteiden hankkimiseksi ja varmistamiseksi sekä rikollisen toiminnan jatkamisen estämiseksi. Esimerkiksi pakkokeinona käytettävästä ajoneuvon takavarikoinnista päättää esitutkinnassa pidättämiseen oikeutettu virkamies. Pidättämiseen oikeutetut virkamiehet luetellaan virkanimikkeittäin PKL 2:9 §:ssä ja sotilasrikosten osalta SKL 19 §:ssä.

Kuulustelut

Esitutinnan keskeiset toimenpiteet ovat kuulustelut ja muiden todisteiden kuin kuulustelulausumien kokoaminen. Kuulustelussa tutkija kysyy rattijuopumusrikosta koskevia tietoja. Tiedot kirjataan kuulustelupöytäkirjaan, jonka kuulusteltava itse hyväksyy. Kuulustelu voidaan tallentaa myös tekniseen tallenteeseen. Kuulustelukertomus voidaan joissain tapauksissa antaa myös puhelimitse tai muulla tiedonsiirtovälineellä (ETL 7:1, 2 §). Tutkija, tutkinnanjohtaja sekä syyttäjät ratkaisevat, mitkä kuulustelut ja muut esitutkintatoimenpiteet tutkinnassa suoritetaan.

Esitutinnan lopettaminen

Esitutinnan valmistuttua asia on toimitettava syyttäjälle syyteharkintaa. Esitutkinta päätetään kuitenkin saattamatta asiaa syyttäjän käsiteltäväksi, mikäli esitutkinnassa on selvinnyt, ettei rattijuopumusrikosta ole tehty, taikka ettei asiassa voida nostaa ketään vastaan syytettä tai esittää muuta rikokseen perustuvaa julkisoikeudellista vaatimusta (ETL 10:2,2). Tapausta ei saateta syyteharkintaan myöskään silloin, kun esitutkinnassa ilmenee, että rattijuopumusrikoksesta epäilty on alle 15-vuotias, epäilty on kuollut tai syyteoikeus on epäilyksettä vanhentunut.

Esitutinnan päätyttyä on siitä kertyneestä aineistosta laadittava ETL 4 luvun 12 §:n 1 momentin mukaisesti esitutkintapöytäkirja. Esitutkintapöytäkirjaan on otettava kuulustelupöytäkirjat ja selostukset tutkintatoimenpiteistä ja niiden yhteydessä tehdyistä esitutkinnassa selvitettäviä asioita koskevista havainnoista sekä liitettävä tutkinnassa kertyneet asiakirjat, tallenteet ja valokuvat, jos niillä voidaan olettaa olevan merkitystä asiassa ja jos laissa ei toisin säädetä. Esitutkintapöytäkirjaan on merkittävä esitutkinnassa kuultujen henkilöiden kieli. Esitutkinnassa kertyneestä aineistosta, jota ei ole otettu esitutkintapöytäkirjaan, on tehtävä merkintä pöytäkirjaan, jollei laissa toisin säädetä.

Kirjallisen menettelyn käyttöön ottamisen jälkeen esitutkintapöytäkirjan merkitys prosessiaineistona on entisestään kasvanut. (Helminen ym. 2012, 30 – 39.)

3.3 Rattijuopumuksesta tuomitulle määrättävät rangaistukset

Jotta liikenneturvallisuus säilyisi, liikenteessä liikkuvien tulee olla ajo- ja havainnointikykyisiä. Rattijuopolla ajo- ja havainnointikyky on heikentynyt. Tämänkin vuoksi rattijuopumus on säädetty rangaistavaksi teoksi. Mootoriajoneuvojen kuljettajien lisäksi rattijuopumuksesta voidaan tuomita myös raitiovaunun kuljettajia. Muunlaisia kulkuneuvoja koskevat toiset rikosnimikkeet, kuten vesi-, juna- ja ilmaliikennejuopumus.

RL 23 luvun 3 § (20.12.2002/1198) mukaan rattijuopumus on tekona aina rangaistavaa. Lyhytkin humaltuneena ajettu matka esimerkiksi parkkipaikalla voi johtaa tuomioon. Rattijuopumuksesta tuomitaan sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta. Törkeästä rattijuopumuksesta rangaistaan vähintään 60 päiväsakolla tai enintään kahden vuoden vankeudella. Mahdolliset vamman- tai kuolemantuottamukset lisäävät rangaistuksen kokonaismäärää.

Sakko- tai vankeusrangaistuksen lisäksi kuljettaja määrätään yleensä ajokieltoon. Hänet voidaan velvoittaa käyttämään myös alkoholukkoa ajoneuvossaan. Hänen rattijuopumusrikoksessa käyttämänsä ajoneuvo voidaan tuomita valtiolle menetetyksi, mikäli hän tuomituista rangaistuksista ja määrätystä ajokielloista huolimatta syyllistyy toistuvasti rattijuopumusrikoksiin ja muut seuraamukset ovat osoittautuneet siten tehottomiksi. Poliisi voi määrätä kuljettajan toimittamaan poliisille myös lääkärintodistuksen terveydentilastaan, mikäli on syytä epäillä, ettei hän enää täytä ajokortin saamisen edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia.

3.3.1 Ajokielto

Yleensä rattijuopumustuomiossa kuljettaja määrätään ajokieltoon. Rattijuopumuksesta tuomittavan ajokiellon minimi on yksi kuukausi, törkeästä rattijuopumuksesta ajokielto on kolme kuukautta. Mikäli kuljettaja viiden vuoden sisällä syyllistyy uudelleen rattijuopumukseen, niin ajokielto on vähintään kuusi kuukautta. Mikäli kyseessä on törkeän rattijuopumukseen uusiminen, niin ajokielto on vähintään yksi vuosi. (laki tieliikennelain muuttamisesta 5 luku 76 §, 1.10.1990/676.)

Ajokielto voidaan määrätä myös ehdollisena, ellei yleinen etu muuta vaadi ja mikäli ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin vuoksi välttämätön. Ehdollinen ajokielto ei kuitenkaan tule

kysymykseen, mikäli teosta on aiheutunut vaaraa toisten tienkäyttäjien turvallisuudelle. Esimerkiksi kolarointi tai tieltä suistuminen estää yleensä ehdollisen ajokiellon käytön. Ehdollinen ajokielto edellyttää yleensä ammattimaista ajoneuvon käyttöä siten, että ammatin harjoittaminen on ajokortista kiinni. Ehdollinen ajokielto on voimassa tuomioistuimen asettaman määräajan eli koetusajan, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koetus aika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen julistamisesta tai antamisesta. (laki tieliikennelain muuttamisesta 5 luku 79 § 1.10.1990/676.)

3.3.2 Alkolukko

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on vapaaehtoinen vaihtoehto rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta määrättävälle ehdottomalle ajokiellolle. Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta astui voimaan 1.7.2008. Ajo-oikeuden valvonta on noin kolmivuotinen tuomioistuimen päätöksestä riippuen. Alkolukko on laite, joka estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajan hengitysilmassa on alkoholia veressä 0,2 promillen pitoisuutta vastaava määrä. Tämän lisäksi kuljettajan on puhallettava laitteeseen satunnaisesti ajon aikana.

Varsinainen ajokortti otetaan koetusajaksi valvottavalta poliisin haltuun. Hänelle myönnetään alkolukkoajokortti, mikä oikeuttaa kuljettamaan vain sitä ajoneuvoa, mihin laite on asennettu. Alkolukolla varustettua ajoneuvoa saa kuitenkin ajaa myös muut henkilöt kuin alkolukon käyttöön määrätty henkilö. (laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 26.6.2008/439 ja laki alkolukon hyväksymisestä liikenteessä 10.12.2010/1109.)

Alkolukon ainoa käyttökohde ei ole pelkästään rattijuopumukseen syyllistyneet kuljettajat, vaan kyseessä on ajoneuvon yksi turvalaite, mikä varmistaa kuljettajan ajokunnon ja siten ennaltaehkäisee onnettomuuksia. Onkin odotettavissa, että alkolukon käyttö osana ammattiliikenteen laadunvarmistusta laajenee entisestään tulevina vuosina. Laki koskee myös koulu- ja päivähoitokuljetuksia. (laki alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa 3.5.2011/405.)

Alkolukko on erittäin tärkeä elektroninen, aktiivinen turvallisuusjärjestelmä. Se estää ajoneuvon käynnistymisen, mikäli kuljettajan hengityksessä todetaan alkoholia. Laite ei kuitenkaan ole

rattijuopumusten osalta vedenpitävä järjestelmä, sillä kuljettaja voi ajaa ajoneuvoa, missä alkolukkoa ei ole. Laite estää kuljettajaa ajamasta vain omaa ajoneuvoa. On todettu, että alkolukolla varustetuissa ajoneuvoissa loukkaantumiseen johtavan kolarin riski silti puolittuu ja ne vähentävät jopa 40 - 95 prosenttia alkoholin vaikutuksen alaisena ajaneiden syylistymistä uusiin rattijuopumusrikoksiin. (Supreme 2007.)

3.3.3 Päihderiippuvaisen ajo-oikeus

Tieliikennelain 70 § 1 momentin mukaan ajokorttia ei saa myöntää tai uudistaa päihteistä riippuvalle henkilölle, joka ei kykene olemaan ajamatta päihtyneenä. Tieliikennelain 73 § 2 momentin perusteella poliisi voi määrätä kuljettajan toimittamaan poliisille lääkärintodistuksen terveydentilastaan, mikäli on syytä epäillä, ettei hän enää täytä ajokortin saamisen edellytyksenä olevia terveysvaatimuksia. Aikaisemmin alkoholista riippuvaiseksi todetun henkilön ajokorttia ei siten uudisteta ilman lääkärin lausuntoa. Hoitoonohjaus tapahtuu poliisin ja terveydenhuoltohenkilöstön yhteistyönä.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa ajoterveydestä 19 §:n 1 momentin mukaan ajoterveysvaatimukset eivät täyty, jos henkilö on alkoholiriippuvainen tai hän ei kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Lääkäri voi kuitenkin katsoa ajoterveysvaatimusten täyttyvän, mikäli henkilön kuljettamassa ajoneuvossa on päihtyneenä ajamisen estävä alkolukko.

Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY artiklan 7 mukaan ajokortin myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää direktiivin liitteen III mukaiset terveydelliset vaatimukset. Liitteessä III on mainittu moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavat fyysistä ja henkistä suorituskkyä koskevat vähimmäisvaatimukset. Vaatimusten 14.1. kohdassa on todettu, että ajokorttia ei saa antaa eikä uudistaa hakijoille tai kuljettajille, jotka ovat alkoholiriippuvaisia tai jotka eivät kykene pidättäytymään ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Ajokortti voidaan myöntää tai uudistaa aikaisemmin alkoholiriippuvaiseksi todetulle hakijalle tai kuljettajalle asiantuntijalääkärin lausunnon ja säännöllisen lääkärintarkastusten perusteella, jos henkilö osoittaa olleensa raittiina määräajan.

Esimerkki todistuksen hankkimisesta päihdeseurannan jälkeen: ajo-oikeuden haltijan epäillään syyllistyneen kolmen vuoden aikana vähintään kaksi kertaa liikennejuopumuksiin. Toistuvien rattijuopumusten perusteella on syytä epäillä, että kuljettajalla on päihderiippuvuus tai ettei hän kykene pidättäytymään ajamasta päihteiden vaikutuksen alaisena. Tällöin poliisi edellyttää, että ajo-oikeuden haltija toimittaa poliisille päihdealaan perehtyneen lääkärin todistuksen terveydentilastaan. Todistuksen tulee perustua päihdeseurantaan, jossa päihdelääkäri arvioi täyttääkö ajo-oikeuden haltijan terveydentila ajokorttiluvan terveysvaatimukset päihteiden käytön takia. Todistus asianmukaisesti suoritetusta päihdeseurannasta tulee toimittaa poliisille viimeistään kuuden kuukauden kuluessa. Mikäli päihdelääkärin todistusta ei toimiteta poliisin lupapalveluun määräaikaan mennessä, ajo-oikeuden haltijan määrätään toistaiseksi ajokieltoon.

3.3.4 Korvauksien menettäminen liikenne- ja autovakuutuksista

Rattijuoppo voi menettää myös oikeutensa liikenne- ja autovakuutuskorvauksiin. Törkeässä rattijuopumuksessa henkilö menettää korvaukset kokonaan. Lisäksi hän joutuu korvaamaan vakuutusyhtiölle summat, jotka yhtiö on maksanut matkustajille ja ulkopuolisille. (liikennevakuutuslaki 2 luku 7 §, 26.6.1959/279.)

3.3.5 Ajoneuvon luovuttaminen juopuneelle

Rikoslain 23 luku 8 § mukaan myös auton luovuttaminen juopuneelle on rikos. Mikäli henkilö luovuttaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on siinä tilassa, että hän syyllistyy juopumukseen tai mikäli henkilö luovuttaa tällaiselle juopuneelle muun liikenneturvallisuuteen vaikuttavan tehtävän, katsotaan hänen syyllistyvän kulkuneuvon luovuttamiseen juopuneelle. Kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle tuomitaan sakkoa tai vankeutta enintään yksi vuosi. (RL 30.4.1999/545.)

4 TUTKIMUSKOHTEN ESITTELY

4.1 Rattijuopumus ilmiönä

Liikenne- ja viestintäministeriön tekemän Lintu-tutkimuksen (2011) mukaan tyypillinen suomalainen rattijuoppo on noin 40 – 49 -vuotias ajokortin omaava mies. Hän ajaa liikenteessä omistamallaan henkilöautolla noin promillen humalassa ja on autossa useimmiten yksin. Ajokilometrejä hänellä kertyy vuodessa noin 20 – 50 000 kilometriä. Hän on vakituksessa työsuhteessa oleva ammattityöntekijä tai alempi toimihenkilö, joka elää avio- tai avoliitossa.

Hän on henkilö, joka ajaa arkipäivisin, lähtee liikkeelle kotoaan tai on sinne menossa. Viidennes rattijuopoista on menossa töihin ja reilu 10 prosenttia tulossa töistä. Naisten osuus rattijuopoista on lisääntynyt tutkimuskauden aikana, mutta rattijuopon profiili on pysynyt samanlaisena koko 18 vuoden tutkimusjakson ajan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011.)

Naisten osalla rattijuopusriski on alle viidesosa miesten riskistä. Naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista kasvaa vuosi vuodelta. Eronneilla ja leskillä on selvästi korkeampi riski jäädä kiinni rattijuopumuksesta kuin naimisissa olevilla. Riski rattijuopumuksen uusimiselle on 1,4 -kertainen, mikäli verianalyysissä kaksi alkoholin suurkulutuksen osoitinta on koholla. Yli 1,2 promillen rattijuopumukseen syyllistyneiden uusimisriski on 2,5 -kertainen muihin rattijuoppoihin verrattuna. Puolet ensikertalaisista, joista noin kymmenesosa syyllistyy törkeään rattijuopumukseen, jää uudelleen kiinni rattijuopumuksesta. Uusijan riski syyllistyä taas uudelleen rattijuopumukseen on 3,3 – 5 -kertainen ensikertalaiseen verrattuna. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011.)

Lintu-tutkimuksen perusteella voidaan arvioida, että noin puolet rattijuopoista on uusijoita. Kiinnijäämisriski on alhainen, vaikka rattijuopot yleensä pitävät sitä erittäin suurena tai suurena. Tutkimuksen perusteella voidaan arvioida, että rattijuoppo voi ajaa noin 220 kertaa humalassa ennen kiinnijäämistään. Tulokset ovat samansuuntaisia aiempien tutkimusten kanssa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011.)

Rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista yhä useampi on ulkomaalainen. Vuonna 2012 rattijuopumusrikokseen syylliseksi epäillyistä 12,7 prosenttia oli ulkomaisten kansalaisia, kun

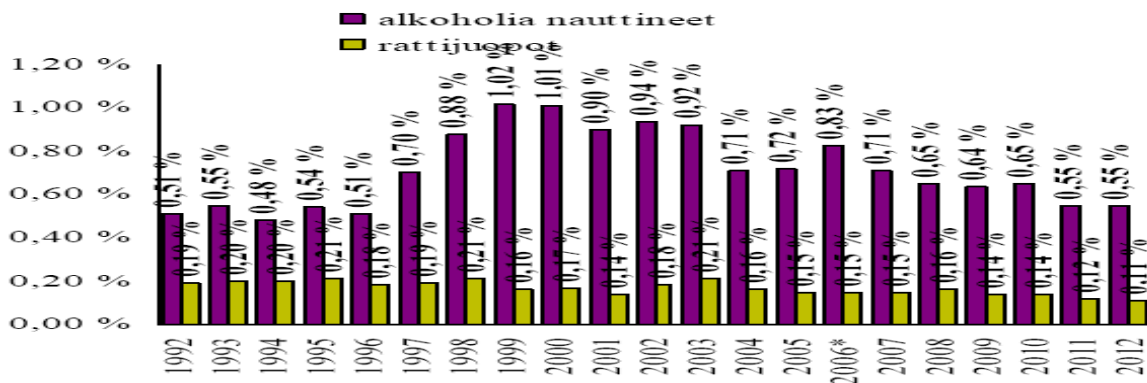
vuonna 2006 heidän osuus oli 7,2 prosenttia. Vuonna 2012 ulkomaalaisista 56 prosenttia oli virolaisia ja 16 prosenttia venäläisiä. (Löytty 2013.)



Kuva 9. Poliisin tietoon tullut rattijuopumus vuosina 2000 - 2013

Lähde: Poliisihallituksen tilastot, LIITE 1.

Kuvasta voidaan todeta, että rattijuopumusten määrä on lähtenyt laskuun 2000-luvun aikana. Suurimmillaan määrä on ollut vuonna 2007. Laskulle ei ole löydettävissä yhtä ainoaa syytä, vaan syynä voi olla monta osatekijää. Poliisi saa tietoonsa rattijuopumustapauksia monin eri tavoin. Noin kolmanneksessa kaikista tapauksista ilmitulon syynä on liikennevahinko, -rikkomus tai poliisin huomion herättänyt poikkeava ajotapa. Sivulliset antavat ilmi noin kolmanneksen rattijuopoista ja kolmannes jää kiinni poliisin pitämässä ratsioissa. Matkapuhelimen yleistyttyä on ollut havaittavissa, että entistä enemmän kansalaiset soittavat epäilyttävistä ajotavoista hätäkeskuksiin josta ne ohjautuvat poliisille tehtäviksi.



Kuva 10. Alkoholitapaukset liikennevirrassa koko maassa

Lähde: Liikenneturvan www-sivut. Tilastokatsaus Luettu 28.1.2014

Kuvasta 10 voidaan todeta, että myös alkoholin vaikutuksen alaisena eli maistissa ajaminen on vähentynyt. Vuonna 2011 ja 2012 prosenttiosuus on 0,55 kun se esimerkiksi vuosituhanen alussa oli yli prosentin.

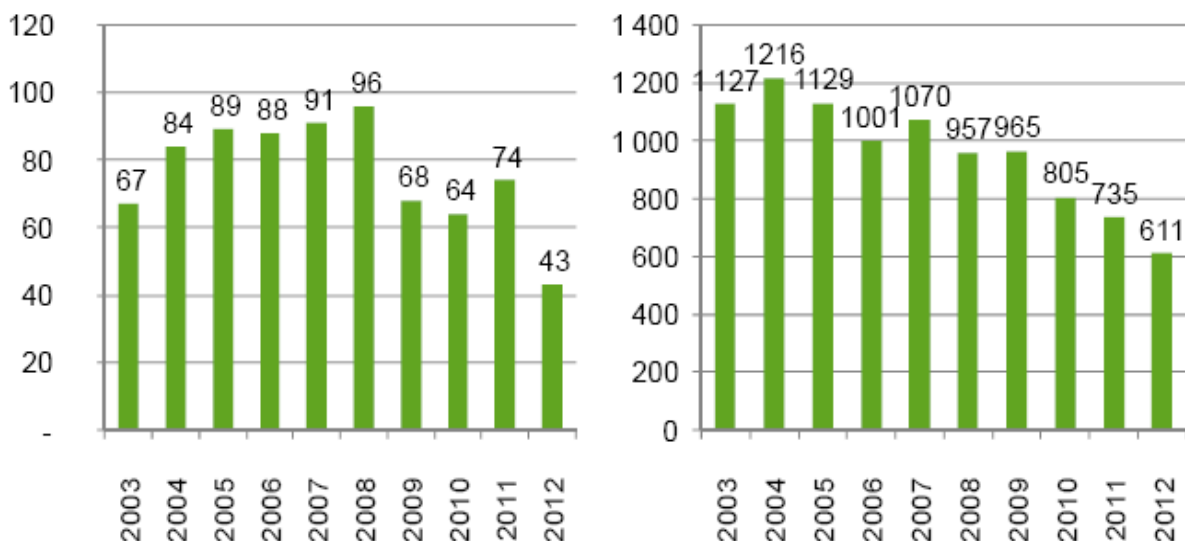
Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen voidaan luokitella tekijäksi, johon henkilö itse voi vaikuttaa. Veressä oleva alkoholi muuttaa henkilön aistijärjestelmää, jonka avulla hän tekee havaintoja ympäristöstä. Tämän lisäksi se muuttaa tiedonkäsittelyä ja vaikuttaa siten suoraan liikennekäyttäytymistä esimerkiksi riskinottoa lisäämällä. Alkoholin vaikutusta veressä on tutkittu useassa tutkimuksessa. On muun muassa todettu, että onnettomuusriski jopa kolminkertaistuu, kun veren alkoholipitoisuus nousee 0,8 promilleen ja 40-kertaiseksi, kun alkoholipitoisuus nousee 1,5 promilleen.

Alkoholipitoisuuden rangaistavuuden raja vaihtelee eri maissa, mutta valtaosassa Eurooppaa raja on sama kuin Suomessa tai alempi. Suomessa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajia testataan satunnaisesti alkometrimittauksen avulla. Tämä on yleistä myös muualla Euroopassa. Suomessa testi tehdään satunnaisesti 34 prosenttia väestöstä. Se on samalla eniten Euroopassa. Seuraavaksi eniten testejä tehdään Ruotsissa, jossa testataan 17 prosenttia väestöstä. Testien tarkoitus on tunnistaa kuljettajat, jotka ylittävät lakisääteisen alkoholirajan.

Alkometrimittausten on havaittu useissa maissa vähentävän alkoholin vaikutuksen alaisena ajavien määrää. Ruotsissa tällaisten kuljettajien osuus loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa laski viidellä prosenttiyksiköllä. Suomessa tällaisten kuljettajien määrä puolittui, vaikka samaan aikaan

alkoholin kulutus ja ajokilometrien määrä kaksinkertaistui. Norjassa on arvioitu, että testausten kolminkertaistaminen voisi vähentää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kolme prosenttia. Testausten antamat hyödyt ylittäisivät siten aiheutuneet kustannukset 1,2 -kertaisesti. (Supreme 2007.) Työssäni poliisina olen voinut todeta, että rattijuopumuksia voi vähentää valvonnan säännöllisyydellä, yllätyksellisyydellä ja valvojia lisäämällä. Kiinnijäämisriskin kasvattaminen on yksi parhaista ennalta estävistä toimista rattijuopumusten vähentämiseksi.

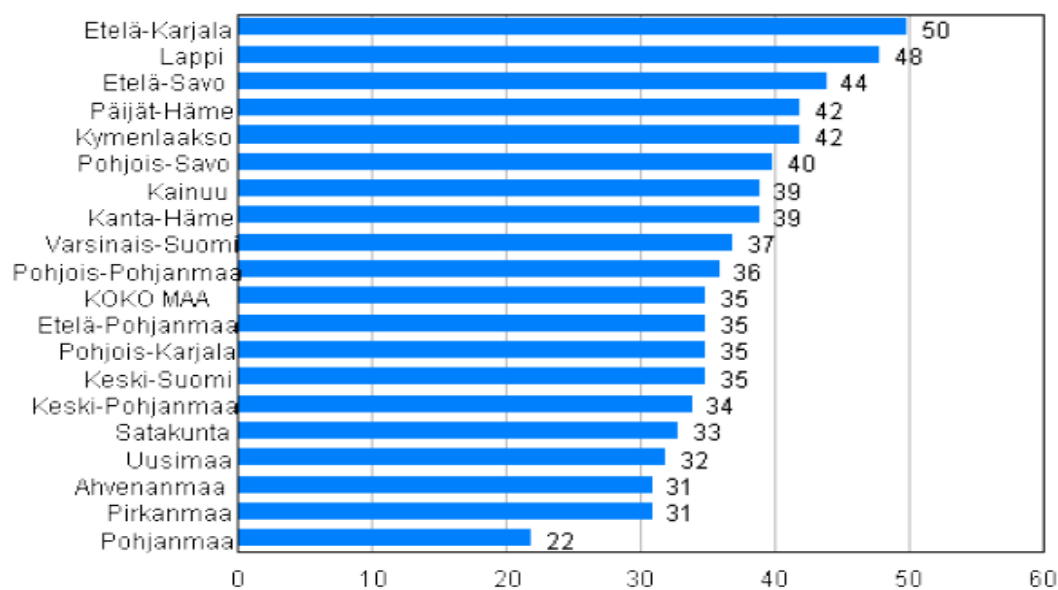
Tutkimusten mukaan kuljettajan onnettomuusriski kasvaa jo pienillä veren alkoholipitoisuuksilla. Ajo-olosuhteissa tehdyt tutkimukset osoittavat, että pysähtymismatka pitenee, virheellisten toimintojen määrä lisääntyy ja toimintakyky kriittisissä tilanteissa heikkenee. Tämä korostuu erityisesti nuorilla kuljettajilla, joilla kuljettajan taidot eivät ole vielä automatisoituneet. Erityisesti alkoholi vaikuttaa arviointikykyyn. Tällöin alkoholia nauttinut kuljettaja ottaa usein suurempia riskejä ja ajaa aggressiivisemmin. (Liikenneraittiusryhmä 2011; Musakka 2008; Seitola 2011.)



Kuva 11. Vasemmalla tieliikenteessä kuolleiden ja oikealla tieliikenteessä loukkaantuneiden määrät rattijuopumustapauksissa vuosina 2003 - 2012

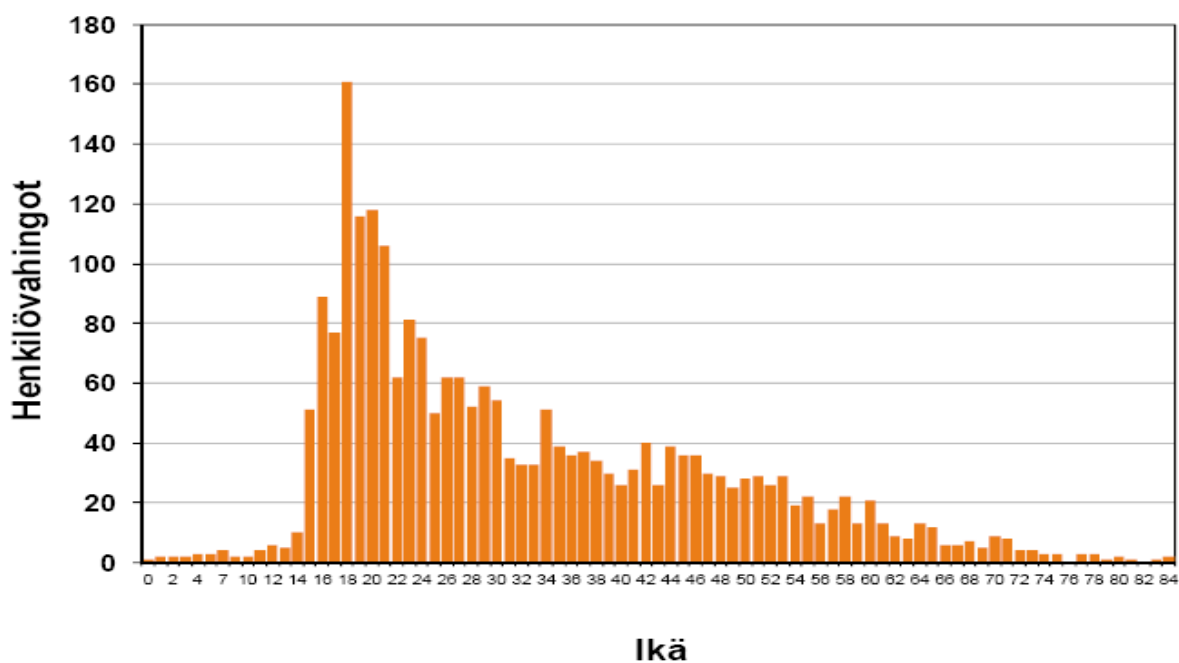
Lähde: Liikenneturva 2013. Luettu 28.1.2014

Kuvasta voidaan todeta että tieliikenteessä kuolleiden määrä on yli puolittunut vuodesta 2008 vuoteen 2012. Samalla loukkaantuneiden määrä on puolittunut vuodesta 2004 vuoteen 2012.



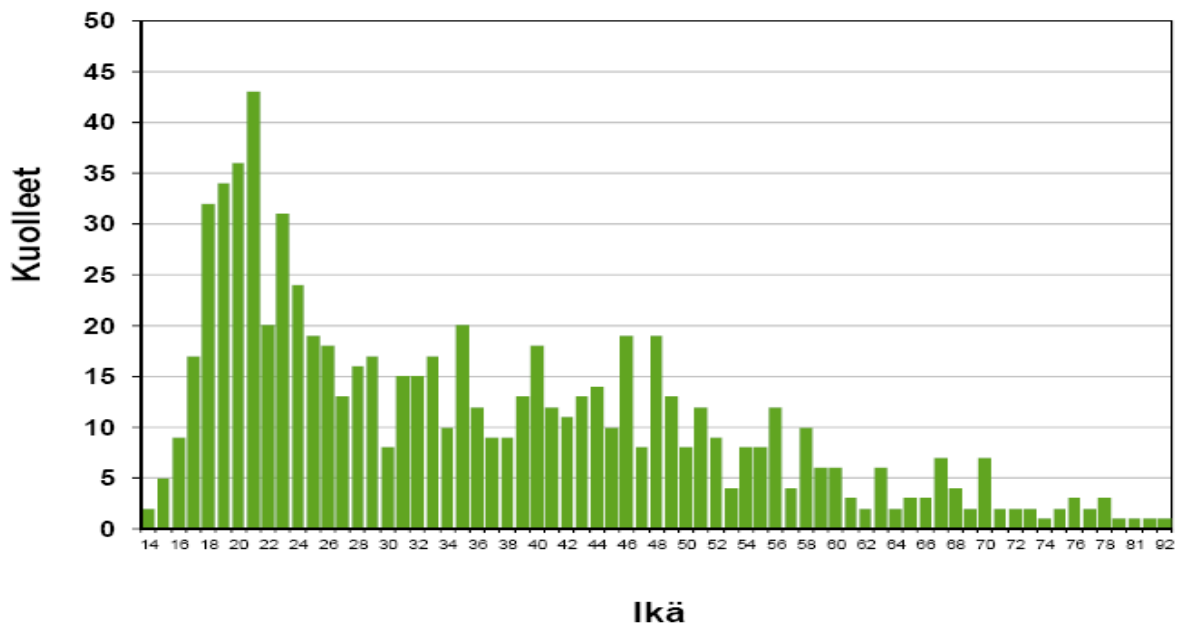
Kuva 12. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä maakunnittain 10000 asukasta kohden vuonna 2012

Lähde: Löytty 2013. Tilastokeskus.



Kuva 13. Tieliikenteen henkilövahingot rattijuopumustapauksissa vahingoittuneen iän mukaan. Kumulatiivinen kertymä 2010 - 2012

Lähde: Liikenneturva 2013. Luettu 28.1.2014



Kuva 14. Tieliikenteessä kuolleet rattijuopumustapauksissa iän mukaan. Kumulatiivinen kertymä 2003 - 2012

Lähde: Liikenneturva 2013. Luettu 28.1.2014

Kuvista 13 ja 14 voidaan todeta, että nuorilla kuljettajilla alkoholi on erityisen suuri riskitekijä. Heidän kohdalla alkoholitapauksissa loukkaantuneita ja menehtyneitä on huomattavasti enemmän kuin muissa ikäryhmissä. Keskimäärin vuosittain rattijuopumustapauksissa loukkaantuneista on iältään 15 - 24 vuotiaita yli 40 prosenttia. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen koetaan myös monissa maissa suurena ongelmana. Nuorille kuljettajille on muun muassa Yhdysvalloissa ja Itävallassa säädetty muita kuljettajia alhaisempi promilleraja. Tällä toimella onnettomuudet vähenivät kolmanneksella. Erityisesti ovat vähentyneet yöaikana tapahtuneet kuolemaan johtaneet tieltä suistumiset (Liikenneraittuustyöryhmä 2011). Mielestäni jo tällä perusteella myös Suomessa tulisi olla alempi promilleraja nuorille tai ainakin sitä voitaisiin koeluontoisesti kokeilla.

4.1.1 Lääkkeet ja huumeet liikenteessä

Alkoholin lisäksi muita päihteitä ovat esimerkiksi punaisella varoituskolmiolla merkityt lääkkeet ja huumeet. Nämä lisäävät onnettomuusriskiä huomattavasti. Yliannoksina otettuna muutkin lääkkeet voivat heikentää kuljettajan suorituskykyä. Punainen kolmio lääkkeessä ei silti tarkoita sitä, että

ajoneuvolla ajaminen olisi täysin kielletty, sillä on olemassa hyvin yksilökohtaisia eroja. Tarkimmat tiedot lääkkeen soveltuvuudesta ajoneuvolla ajamiseen saa yleensä lääkkeen määränneeltä lääkäriltä. Vastuu lääkkeen vaikutuksen alaisena ajamisesta on silti aina kuljettajalla.

Suomessa noin 100 000 henkilöä käyttää unilääkkeitä tai rauhoittavia lääkkeitä. Onkin arvioitu, että kymmenen prosenttia täysi-ikäisistä kuljettajista ajaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa haitallisten lääkeaineiden vaikutuksen alaisena. Tavallisimmin tällaiset lääkkeet ovat rauhoittaviin ja unilääkkeisiin kuuluvat bentsodiatsepiinit, muun muassa Diapam. Rauhoittavia lääkkeitä käyttäneitä liikkui Suomen liikenteessä jopa enemmän kuin alkoholia tai huumausaineita käyttäneitä. Yleisintä rauhoittavien lääkkeiden käyttö oli yli 50-vuotiailla. (Lillsunde, Langel, Blencowe, Kivioja, Karjalainen & Lehtonen 2012.) Yleisesti huumaavien aineiden, erityisesti amfetamiinin, vaikutuksen alaisena ajaminen on lisääntyvä ongelma Suomessa (Ojaniemi ym 2009).

Alkoholin ja keskushermostoa lamaannuttavien lääkkeiden nauttiminen yhdessä voi johtaa paljon voimakkaampaan yhteisvaikutukseen kuin pelkästään erillisten vaikutusten yhteen laskeminen saattaisi odottaa. Myös se, että lääkeaineet eivät häviä elimistöstä yhtä nopeasti kuin niiden vaikutus lakkaa tuntumasta, aiheuttaa ongelmia kuljettajalle (Langel 2008, Seppälä 2005 b, Musakka 2008).

Poliisi lähetti vuonna 2010 huume- ja lääke-epäilyksen vuoksi tutkittavaksi 4532 ajoneuvon kuljettajan verinäytteen. Näistä näytteistä todettiin, että 79 prosenttia oli nauttinut lääke- tai huumausainetta. Bentsodiatsepiinejä oli käyttänyt 70 prosenttia tutkituista. Heistä amfetamiineja oli käyttänyt 54,5 sekä kannabista 32,3 prosenttia. Huumeiden nollaraja liikenteessä astui voimaan 1.3.2001, minkä jälkeen poliisin tietoon on tullut huomattavasti enemmän huumaantuneina ajavia kuljettajia. (www.liikennehaitti.fi/ 2014.)

Liikennehaittiustyöryhmän selvityksen (2011) mukaan tieliikenteessä suurin huumeiden ja lääkkeiden käyttäjäryhmä on 25 - 29 vuotiaat. Langelin (2008) mukaan Euroopan laajuisesti joka viides liikenneonnettomuus tapahtuu proaktiivisten aineiden vaikutuksen alaisena. Lisäksi hän arvioi, että huumausaineet kuljettajassa aiheuttavat 135 000 loukkaantumista sekä 4500 kuolemantapausta liikenteessä. Huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen rinnastetaan Suomessa ja yleensä muissakin Euroopan maissa rattijuoppouteen.

Päihteistä alkoholi aiheuttaa suurimman onnettomuusriskin, ehkä juuri helpon saatavuutensa vuoksi. Vahvassa humalassa ajavilla ja sekakäyttäjillä on silti jopa monisatakertainen onnettomuusriski raittiisiin kuljettajiin verrattuna. Pienetkin alkoholimäärät yhdistettynä huumeisiin tai lääkkeisiin lisäävät onnettomuusriskiä keskimäärin yhtä paljon kuin korkeat yli 1,2 promillen alkoholipitoisuudet eli törkeät rattijuopumukset. Suurimassa päihteiden aiheuttamassa onnettomuusvaarassa Suomessa ovat 18 - 24-vuotiaat nuoret miehet. Tähän kun lisätään väsymys, niin olemme vakavan ongelman kanssa tekemisissä. (Lillsunde ym. 2012.)

4.1.2 Väsymys liikenteessä

Yksi merkittävä onnettomuusriskiä kasvattava tekijä liikenteessä on väsymys. Sitä on verrattu monesti alkoholin vaikutuksen alaisena olemiseen siten, että vuorokauden valvomisen vaikutus onnettomuusriskiin voi vastata yhden promillen humalatilaa. Vastaavasti puolentoista vuorokauden valvominen vastaisi 1,5 promillen humalatilaa. Väsymyksen on arvioitu olevan yksi syy joka viidennessä kuolonkolarissa. Liikenneturvan sääntötutkimusselvityksessä 2013 noin 16 prosenttia kuljettajista kertoi olleensa lähellä nukahtamista tai kokeneensa hereillä pysymisen vaikeaksi viimeisimmän vuoden aikana. Saman selvityksen mukaan jo noin joka neljäs kuljettajista kertoi joskus torkahtaneensa ajon aikana. Saman tutkimuksen mukaan väsyneenä on ajanut lähes jokainen. (Liikenneturva 2014.) Väsyneenä ajaminen on siten entisestään lisääntynyt.

Väsymyksen vaikutuksia toiminta- ja ajokykyyn, on tehokkaasti osoitettu vertaamalla valveillaolon ja alkoholin vaikutuksia. Esimerkiksi 17–19 tunnin ja 20–25 tunnin valveillaolot aiheuttivat toimintakyvyn laskua, jotka vastaavat toimintakyvynlaskua veren alkoholipitoisuuksien ollessa 0,5 ja 1 promillea (Arnedt ym., 2000, 2001, 2005; Dawson & Reid, 1997; Lamond & Dawson, 1999; Williamson & Feyer, 2000).

Suomessa tieliikennelaki TLL 63 § (3.8.1990/676) kieltää väsyneenä ajamisen. Tämä pykälä käsittelee kuljettajan yleisiä ajovalmiuksia: *”Ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset.”* Laki ei määrittele rajaa laittomalle väsymyksen määrälle. Tämä on ymmärrettävää, sillä väsymys on käsitteenä hyvin epämääräinen, ja tällä hetkellä ei ole olemassa valtakunnallisesti tai maailmanlaajuisesti mitään luotettavaa mittaria väsymyksen määrän mittaamiseen.

Väsymys voidaan jakaa psyykkiseen ja fyysiseen väsymykseen. Psyykkinen väsymys aiheutuu yksitoikkoisuudesta, josta seuraa muun muassa liikennetilanteeseen tottuminen. Silloin on vaarana, ettei kuljettaja pysty riittävän nopeasti arvioimaan ja reagoimaan uuteen liikennetilanteeseen kuten esimerkiksi pysähtyneeseen tai kääntyvään ajoneuvoon. Fyysisellä väsymyksellä tarkoitetaan lihasväsymystä. Se näkyy kehon ja hermoston reaktiokyvyn heikentymisenä ja hermoston toimintojen väsymisenä. Liikenteessä väsyminen on yleensä psyykkisen ja fyysisen väsymyksen yhteisvaikutusta.

Ajoaika ei yksinään vaikuta olevan ratkaiseva riskitekijä väsymysonnettomuuksissa koska 60 prosenttia kuolemaan johtaneista nukahtamisista tapahtuu jo ensimmäisen ajotunnin aikana. Ajoaika yhdessä vuorokaudenajan ja matkan alkua edeltäneen väsymyksen kanssa näyttää vaikuttavan riskiin joutua onnettomuuteen. (Tietolehti 2011, Seitola 2011, Summala & Mikkola 1994; Radun & Radun 2008, Williamson ym. 1996.)

Liikenneturvan tutkimuksen mukaan nuorten miesten nukahtamisriski on suuri. Heillä on suuri riski joutua auto-onnettomuuteen, jossa syynä on ollut väsymys. He liikkuvat paljon yöaikaan ja nukkuvat usein vähän. Heihin vaikuttaa akuutti unenpuute voimakkaammin kuin vanhempiin ikäryhmiin. He saattavat vähäisen ajokokemuksensa vuoksi myös yliarvioida jaksamisensa ja nukahtavat rattiin. Tutkimuksen mukaan he ovat alttiita autossa olevien kaveriensä painostukselle ja jatkavat helposti ajamista uneliaisuudestaan huolimatta. Mikäli nukahtamisonnettomuuksien määrää halutaan vähentää, niin alle 25-vuotiaat ovat tärkeä kohderyhmä. Ryhmä on Suomessa juuri sama kuin tieliikenteessä kuolleiden suurin ikäryhmä. (Liikenneturva 2012.)

Viime vuosina ajoneuvoissa on järjestelmiä, jotka auttavat kuljettajan vireystilan valvonnassa. Autoon on asennettu tekniikkaa, joka tarkkailee kuljettajan ajotapaa ja havaitsee väsymyksen aiheuttamat muutokset. Järjestelmä varoittaa kuljettajaa ja ehdottaa pitämään taukoa ajamisesta. Ongelmina näissä järjestelmissä on, että ne eivät toimi kaupunkiliikenteessä, missä tilanteet ja kuljettajan reaktiot vaihtelevat nopeasti. Parhaiten järjestelmät toimivat maantieajossa.

4.1.3 Rattijuopumuksen uusimisalttius

Antti Impinen (2011, 57) on tutkinut rattijuopumuksen uusimisalttiutta vuosien 1993-2007 ajanjaksolla. Tutkimustuloksista käy ilmi että 68 prosenttia rattijuopoista ei uusinnut rattijuopumusrikosta kyseisellä aikavälillä. Impisen mukaan siis todennäköisyys rattijuopumuksen uusimiselle 32 prosenttia. Marita Löytyn (2013) Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä – julkaisun mukaan vuonna 2010 poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista voidaan todeta, että noin 30 prosenttia rattijuopumusrikoksesta epäillyistä on ollut epäiltynä vastaavasta rikoksesta jo aiemmin samana vuonna. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun mukaan rattijuopumusrikoksesta epäillyistä kuljettajista noin 70 prosentin epäillään syyllistyneen rattijuopumusrikokseen yhden kerran vuoden aikana. Vastaavasti noin 30 prosenttia rattijuopumusrikoksesta epäillyistä on ollut epäiltynä rattijuopumusrikoksesta jo aiemmin samana vuonna (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 9). Pikkaraisen, Penttilän ja Sepän (1995, 591–595) tutkimuksessa tarkasteltiin rattijuopumuksen uusimista vuosina 1972-1994. Kyseisen tutkimuksen tulokset paljastavat, että rattijuopumusrikoksiin syyllistyneistä peräti 66,2 prosenttia oli syyllistynyt rattijuopumukseen useammin kuin kerran kyseisellä ajanjaksolla.

Aiemman tutkimuksen perusteella voidaan siis päätellä rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyden olevan noin 30-32 prosenttia vuoden sisällä, ja yli 60 prosenttia pidemmällä aikavälillä. Kun tarkastellaan uusimisalttiutta törkeään rattijuopumukseen syyllistyneiden osalta, on tärkeä huomioida LINTU – tutkimuksen tulos. Sen mukaan rattijuopumuksen uusimisriski on 2,5 kertaa suurempi, mikäli rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön veren alkoholipitoisuus oli yli 1,2 ‰. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 10.)

Kimmo Hypénin Rikosseuraamusvirastolle tekemässä julkaisussa tutkittiin tarkemmin törkeästä rattijuopumuksesta vankilatuomion saaneiden henkilöiden rattijuopumusrikoksen uusimisalttiutta. Tutkimustulosten mukaan vankilatuomion saaneista 23,4 prosenttia syyllistyi uudestaan samaan rikokseen vuoden sisällä, 41,8 prosenttia uusi rikoksen kahden vuoden sisällä ja 47,7 prosenttia kolmen vuoden sisällä (Hypén 2004, 45). Tutkimuksessani tulen vertaamaan rikoksen uusimisalttiutta takavarikon ja vankilatuomion saaneiden välillä. Selvitän tutkimuksessani kummalla ryhmällä on suurempi todennäköisyys uusaa rikoksensa; törkeästä rattijuopumuksesta vankilaan tuomituilla henkilöillä vai niillä joiden ajoneuvo on takavarikoitu törkeän rattijuopumuksen seurauksena.

5 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimuksia voidaan tehdä hyvin erilaisin menetelmin. Menetelmien käytössä ei kovin tiukka raja ole välttämättä järkevää. Yhden kapean tutkimusmenetelmän sijaan kannattaa yhdistää erilaisia tutkimusmenetelmiä keskenään. Tällöin puhutaan triangulaatiosta eli erilaisten aineistojen, teorioiden ja / tai menetelmien käytöstä samassa tutkimuksessa. Tässä yksi triangulaatiolta mielestäni hyvin havainnollistava lainaus: ”Every path we take leads to fantasien about the path not taken” -Halcolm (Patton 2002, 257).

Kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimusotteen välillä on toisaalta niin runsaasti eroja, että on järkevää valita tutkimuskohteen mukaan jompikumpi metodologia ainakin päämetodologiaksi. Kvalitatiivinen tutkimusote kannattaa valita silloin, mikäli kiinnostuksen kohde on tapahtumien yksityiskohtainen kulku, eikä niinkään niiden yleisluonteinen jakautuminen. Kvalitatiivinen tutkimusote kannattaa valita myös silloin, mikäli kiinnostus koskee tietyissä tapahtumissa mukana olleiden yksittäisten toimijoiden merkitysrakenteita, tai jos on tavoitteena tutkia luonnollisia tilanteita, mitä ei voida järjestää kokeeksi, tai joissa kaikkia vaikuttavia tekijöitä ei voida kontrolloida. Kvalitatiivinen tutkimusote toimii myös silloin, kun tavoitteena on saada tietoa erilaisiin tapauksiin liittyvistä syyseuraussuhteista, mitä ei voida tutkia kokeen avulla. (Metsämuuronen 2008, 14.)

Tutkimuksessani käyttämäni aineisto on lähinnä numeropohjaista tilastoaineistoa. Tilastoja tutkittaessa kvantitatiivinen tutkimus on monesti toimivin tutkimusvaihtoehto. Tässä tutkimuksessa en tutki pelkästään numeroita, vaan erityisesti takavarikon ja konfiskaation vaikuttavuutta. Tällöin saan paremmat vastaukset tekemiini tutkimuskysymyksiin juuri kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen kautta. Uskon, että pelkästään kvantitatiivisella tutkimuksella kysymykset olisivat jääneet todennäköisesti vaille riittävää vastausta. Tiukka jako kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen suhteen ei ole järkevää. Tällä hetkellä onkin vallalla ajattelumalli, jossa kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus nähdään toisiaan täydentävinä suuntauksina. Molemmat tutkimustavat ovat lähestymistapoja, joita käytännössä on vaikea tarkkarajaisesti edes erottaa.

5.1 Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus

Kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimuksella tarkoitetaan isoa joukkoa erilaisia tutkinnallisia tutkimuskäytäntöjä. Kvalitatiivisella tutkimuksella ei ole omaa teoriaa, omaa paradigmaa, eikä omia metodeja. Tämän vuoksi laadullinen tutkimus on vaikea määritellä selvästi. (Metsäsuuronen 2006, 83.) Laadulliselle tutkimukselle on löytynyt ainakin 34 erilaista määritelmää. Niiden suuri määrä osoittaa sen, että laadulliseen tutkimukseen liitetään monenlaisia, myös hyvin kyseenalaisia käsityksiä. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 8.)

Kvalitatiivisen tutkimuksen lähtökohtana on monesti tietty, rajattu viitekehys. Viitekehys voi jossain määrin muuttua ja täsmentyä tutkimusprosessin aikana. Niin uskon myös tämän oman tutkimuksen kanssa tapahtuvan. Kvalitatiivisen tutkimuksen tematiikka muotoillaan yleisen tason kysymyksinä, mutta laadullinen tutkimus on myös hypoteesien testausta. Hypoteeseja ei yleensä muotoilla ennalta, vaan joko sitä mukaan kun tutkimus ja analyysi etenevät tai kohde tulee tutuksi ja tutkija löytää relevantteja hypoteeseja ja kysymyksiä. (Alasuutari 1995, 240.)

Hypoteesit ovat väitteiden puolustamista varten. Ne ovat parhaimmillaan silloin, kun niiden avulla voidaan arvioida väitteiden paikkansapitävyyttä. Metodologia voidaan Silvermanin (1993) jaon mukaan määritellä yleiseksi lähestymistavaksi tutkia tutkimusaihetta. Metodologia on käyttökelpoista silloin, kun se pystyy palvelemaan käytännön tutkimusta. metodi on erityinen tutkimustekniikka joka on käytännöllinen silloin, kun se onnistuu yhdistämään teorian, hypoteesit ja metodologian. (Metsämuuronen 2008, 9.)

Silvermanin (1993) mukaan keskeiset kvalitatiivisessa tutkimuksessa käytettävät tutkimusmenetelmät ovat havainnoiminen, tekstianalyysi, haastattelu ja litterointi. Havainnointi on kvalitatiivisessa tutkimuksessa tärkeä ja perustavanlaatuinen tekniikka toisen kulttuurin ymmärtämisessä. Tekstianalyysin avulla pyritään ymmärtämään kulttuurin jäsenten käyttämiä kategorioita. Haastatteluissa tehdään erityisesti avoimia kysymyksiä valituille ryhmille tai henkilöille. Litterointia käytetään, että ymmärrettäisiin, miten tutkimukseen osallistujat organisoivat puheensa ja kirjoituksensa. (Metsämuuronen 2006, 88.)

Kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen suuntaus ovat toisiaan täydentäviä lähestymistapoja. Niitä käytetään myös tukemassa toisiaan. Esimerkiksi yksinkertaisten laskennallisten tekniikkojen avulla saatuja tuloksia voidaan laajentaa koskemaan koko aineistojoukkoa, mihin olisi muussa tapauksessa

ehkä hieman vaikeaa saada otetta. Menetelmät voivat myös tukea toisiaan siten, että kvantitatiivinen vaihe edeltää kvalitatiivista vaihetta. Esimerkiksi laaja survey-tutkimus voi luoda perusteet sille, miten muodostetaan järkeviä vertailtavia ryhmiä kvalitatiivisia haastatteluja varten (Hirsjärvi, Remes & Saravaara 2004, 127 – 128.)

5.1.1 Sisällönanalyysi

Kvalitatiivinen analyysi vaikuttaa aluksi peliltä ilman sääntöjä. Tämä ei ole kuitenkaan totta, sillä laadullisilla menetelmillä on normit ja säännöt. Kvalitatiivisten tutkimusmenetelmien pääidea on auttaa erityisesti tutkijaa ymmärtämään tutkimusaineistoa. Laadullisia tutkimusmenetelmiä on useita ja niistä yksi on sisällönanalyysi (Harisalo, Keski-Petäjä & Talkkari 2006, 31.)

Sisällönanalyysi on perusmenetelmä, jota voidaan käyttää kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä. Sitä voidaan pitää yhtä lailla yksittäisenä menetelmänä kuin myös väljänä teoreettisena kehyksenä, joka voidaan liittää erilaisiin analyysikokonaisuuksiin. Sisältöanalyysin avulla voidaan siten tehdä monenlaisia tutkimuksia. Voidaankin sanoa, että monet erinimiset kvalitatiivisen tutkimuksen analyysimenetelmät perustuvat tavalla tai toisella sisällönanalyysiin, mikäli sisällönanalyysillä tarkoitetaan kirjoitettujen, kuultujen tai nähtyjen sisältöjen analyysia väljänä teoreettisena kehyksenä. Täten sisällönanalyysia ei voi pitää ainoastaan laadullisen tutkimuksen analyysimenetelmänä. Määrällisen sisällönanalyysi on alkanut jo 1900-luvun alusta. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 93.)

Kvalitatiivisessa analyysissa käytetään usein käsitteitä deduktiivinen ja induktiivinen analyysi. Tämä jako perustuu tulkintaan tutkimuksessa käytetyn päättelyn logiikasta. Kyseinen logiikka on joko deduktiivinen eli yleisestä yksittäiseen päin suuntaava tai induktiivinen eli yksittäisestä yleiseen päin menevä. Tällainen kahtiajako on tieteen näkökulmasta varsin ongelmallinen, koska niin sanotun puhtaan induktion mahdollisuus on kyseenalaistettu. Tämän lisäksi kahtiajaossa unohdetaan kolmas tieteellinen päättelyn logiikka eli abduktiivinen päättely. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 95 – 97.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aloitetaan usein puhtaalta pöydältä koska ei ole olemassa ennakkoasetelmia eikä mitään määritelmiä. Tällaisesta käytetään termiä aineistolähtöinen analyysi.

Aineistolähtöinen analyysi on yksinkertaisimmillaan teorian rakentamista empiirisestä aineistosta lähtien. Tällöin suurena haasteena on aineiston rajaaminen. Mikäli aineistoa ei rajata riittävästi, on suuri riski sille, että analysointi menettää sen mielekkyyden ja järkevyyden. (Eskola & Suoranta 2003, 19.)

Aineistolähtöisessä analyysissä on tarkoituksena luoda tutkimusaineistosta teoreettinen kokonaisuus. Tällöin analyysiyksiköt valitaan aineistosta tutkimuksen tehtäväasettelun ja tarkoituksen mukaan. Tärkeää on, etteivät analyysiyksiköt ole etukäteen harkittuja tai sovittuja. Jos aineistolähtöisessä analyysissä halutaan painottaa jotain käytettyä päättelyn logiikkaa, voidaan puhua induktiivisesta analyysistä. Aineistolähtöinen tutkimus on yleensä vaikeaa toteuttaa. Suurin syy vaikeuteen on se, ettei objektiivisia havaintoja ole olemassa, vaan muun muassa jo käytetyt käsitteet, tutkimusasetelma ja menetelmät ovat tutkijan itse asettamia. Minulla tutkijana erityisenä haasteena on, että omat asenteeni ja ennakkoluulot eivät vaikuta tutkimustulokseen. Tutkimuksen analyysi tulee tapahtua vain aineiston pohjalta. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 97 – 98.)

Mikäli tutkija on onnistunut rajaamaan tutkittavan aineiston kunnolla, niin se helpottaa huomattavasti sisällönanalyysia. Huolellinen rajaaminen antaa tutkijalle mahdollisuuden keskittyä tutkimuksessa oleelliseen. Tällöin aineiston analyysi on tehokasta ja tutkijalla on mahdollisuus löytää aineistosta oleelliset asiat. (Denzin & Lincoln, 828–829.)

Teoriasidonnaisessa analyysissä on mahdollista ratkaista aineistolähtöisen analyysin ongelmia. Tällöinkin analyysissä valitaan analyysiyksiköt aineistosta. Eroja aineistolähtöiseen analyysiin on, että teoriasidonnaisessa analyysissä aikaisemmin hankittu tieto ohjaa ja auttaa analyysia. Näin teoriasidonnaisessa analyysissä on huomattavissa aikaisemmin hankitun tiedon vaikutus, mutta aikaisemman tiedon merkitys ei ole teoriaa testaava vaan ennemminkin uusia ajatuksia herättävä. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 98–99.)

Teorialähtöinen analyysi on perinteinen tutkimusmalli, joka tukeutuu jonkun teorian, mallin tai auktoriteetin esittämään ajatteluun. Tällöin tutkimuksessa kuvataan malli ja sen mukaan määritellään tutkimuksessa kiinnostavat käsitteet. Tällä tavoin tutkittava ilmiö määritellään jonkin tunnetun mukaisesti. Tutkimuksen ideana on luoda aikaisemman tiedon perusteella kehys, joka ohjaa aineiston analyysia. Kyseessä on yleensä aikaisemman tiedon testaaminen uudessa kontekstissa. Sisällönanalyysin vahvuus on myös se, että se sopii erinomaisesti

strukturoidumattomankin aineiston analysointiin. Tällöin tutkittavasti asiasta pyritään saamaan sisällönanalyysin kautta kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 99, 105.)

Sisällönanalyysissa pyritään eräänlaisella luokittelulla ja kategorioita muodostamalla luomaan kuva dokumenttien sisällöstä. Tämän jälkeen sisällönanalyysia on mahdollista jatkaa kvantifioimalla analyysia. Samasta aineistosta tehty sisällönanalyysi ja tilastollinen esitys eivät sulje toisiaan pois vaan ne paremminkin täydentävät toisiaan. (Patton 2002, 252.)

5.1.2 Sisällönanalyysi tässä tutkimuksessa

Päädyin tutkimuksessani käyttämään sekä teoria-, että numeropohjaista sisällönanalyysia. Tilastoja tutkittaessa kvantitatiivinen tutkimus on tosin monesti toimivin tutkimusvaihtoehto. Tässä tutkimuksessa en kuitenkaan tutki pelkästään numeroita ja tilastoja, vaan myös takavarikon ja konfiskaation vaikuttavuutta. Tällöin saan paremmat vastaukset tekemiini tutkimuskysymyksiin juuri kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen kautta. Uskon, että pelkästään numeropohjaisella analyysilla kysymykset olisivat jääneet vaille riittävää vastausta ja, että kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus täydentävät tutkimuksessani toisiaan. Molemmat tutkimustavat ovat lähestymistapoja, joita käytännössä on vaikea edes tarkkarajaisesti erottaa toisistaan. Tässä tutkimuksessa tulkitaan tilastoaineistoja sisällönanalyysille tyypillisten menetelmien avulla. Tutkimuksessa arvioidaan takavarikon ja konfiskaation vaikuttavuutta rattijuopumuksen uusimisen ehkäisemisessä tilastojen tuloksia analysoimalla.

Aloitin analyysin muodostamalla käsityksen rattijuopumuksesta, rattijuopumusrikosten määrästä ja kehityksestä koko Suomen alueella. Sain käyttööni poliisihallituksen tilastot vuosituhanen alusta vuoteen 2013 saakka. Sain käyttööni myös tilastot takavarikoiden määrästä ja alueellisuudesta koko Suomen alueelta 2005 - 2013. Vuosilta 2010 - 2013 konfiskaatiot ovat kattavat, johtuen aikaisempien vuosien rattijuopumusrikosten vanhentumisista.

Poliisihallituksen ilmoituksen mukaan poliisin tietojärjestelmästä tapaukset poistuvat vuoden kuluttua viimeisimpänä vanhentuvan rikoksen vanhennuttua. Mikäli törkein nimike on ollut rattijuopumus, juttu poistuu 3 vuoden kuluttua tekopäivästä ja vastaavasti törkeä rattijuopumus

kuuden vuoden kuluttua tekopäivästä. Tässä vaiheessa totesin, että takavarikoiden määrän tarkastelua on syytä rajata tiukemmin ja vain tietylle vuodelle. Rajasin takavarikoiden määrän ja niiden tarkempaa tarkastelua vuodelle 2010.

Tämän jälkeen tutustuin rikosilmoituksen perusteella jokaiseen vuonna 2010 määrättyyn ajoneuvon takavarikkoon ja niistä oikeudessa mahdollisesti tuomittuun konfiskaatioon. Pystyin seuraamaan rikoksesta epäillyn rattijuopumusrikoksen uusimistiheyttä ennen takavarikkoa sekä sen jälkeen. Näiden tilastojen perustella pystyin luomaan kuvan takavarikon sekä konfiskaation vaikutuksesta teon uusimiselle. Uskon, että vaikka tutkimukseni rajoittuu vain tietylle vuodelle, olisivat tutkimustulokset samansuuntaiset myös muina vuosina.

5.1.3 Tutkimuksen eettisyys

Suomessa vielä 2010-luvullakin tutkimuksen eettiset kysymykset ovat varsin uusi aihealue yhteiskunta- ja kasvatustieteessä. Moniulotteisuudesta ja laajuudesta johtuen on selvää, että kaiken kattavaa eettistä säännöstöä on vaikea laatia. Loppujen lopuksi eettisten ratkaisujen tekeminen jää aina jokaisen tutkijan omalle vastuulle. Mikäli tutkija tunnistaa eettisten kysymysten läsnäolon, on todennäköistä, ettei ainakaan vahingossa liikuta eettisen rajan väärällä puolen. (Eskola & Suoranta 2003, 52.)

Mikäli tutkija miettii tutkimukseensa liittyvän kommunikoinnin huolellisesti, niin se edesauttaa eettisyyden varmistamisessa ja luottamuksen saavuttamisessa. Erityisesti tutkimuksen alussa jokainen tutkija joutuu miettimään ja perustelemaan aihevalintaansa sekä tutkimuksensa syitä eettisiä periaatteita unohtamatta. Myös minä jouduin näin tekemään. Tärkeintä on muistaa, että tutkijan tulee varautua keskustelemaan tutkimukseensa liittyvistä asioista sekä tutkimuksensa eri vaiheista myös tutkimuksen jälkeen. (Koskinen, Alasuutari & Peltonen 2005, 282–283.)

Tutkimuksen tulokset vaikuttavat helposti eettisiin ratkaisuihin ja eettiset kannat vaikuttavat helposti tutkijan tutkimuksessaan tekemiin ratkaisuihin. Tutkimuksen ja etiikan yhteys on siten kahdensuuntainen. Tieteen etiikka keskittyy aina etiikan ja tutkimuksen yhteyteen. Tämänkin tutkimuksen uskottavuus ja minun valitsemat eettiset ratkaisut kulkevat käsi kädessä olipa kyseessä

kvalitatiivinen tai kvantitatiivinen tutkimus. On erittäin tärkeää noudattaa hyvää tieteellistä käytäntöä, koska se luo tutkimuksen uskottavuudelle perustan. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 122–123.)

Suomen Akatemia on määritellyt 1998 hyvän tieteellisen käytännön seuraavasti: ”Hyvä tieteellinen käytäntö tarkoittaa tiedeyhteisön tunnustamien toimintatapojen noudattamista, yleistä huolellisuutta ja tarkkuutta tutkimustyössä ja tulosten esittämistä oikeassa valossa sekä tieteen avoimuuden ja kontrolloitavuuden periaatteen kunnioittamista”. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 130.) Mielestäni tutkijana on tärkeää tiedostaa, että päävastuu tutkimuksen kaikenlaisesta oikeellisuudesta on tutkijalla itsellään. Erityisesti tulee olla tutkittavalle asialle puolueeton ja toimia tasapuolisesti ilman ennakkoasenteita.

5.1.4 Tutkimuksen luotettavuus

Laadullinen tutkimus katsotaan usein sellaiseksi tutkimukseksi, joka on todenperäinen ja objektiivinen. Tutkimusmenetelmien luotettavuudesta metodikirjallisuudessa käytetään yleensä käsitteitä validiteetti ja reliabiliteetti. Validiteetista puhutaan, kun tutkimuksella on tutkittu sitä mitä on luvattu. Reliabiliteetti tarkoittaa, että tutkimustulokset ovat toistettavia. Näitä käsitteitä on kritisoitu erityisesti laadullisen tutkimuksen piirissä, koska ne on laadittu lähinnä määrällistä tutkimusta varten. Laadullisen tutkimuksen luotettavuudesta ei ole vielä mitään yksiselitteisiä ohjeita olemassa. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 133.)

Tutkija joutuu todellisen haasteen eteen, mikäli hän toteuttaessaan luotettavaa laadullista tutkimusta käyttää menetelmänä sisällönanalyysia. Tutkija joutuu olemaan tarkka, että analyysi tapahtuu aineiston antajien ehdoilla, eikä vain omien ennakkoluulojen sanelemana. Teorialähtöisessä sisällönanalyysissa luotettavuuden saaminen olisi paljon helpompaa. Kaikentyypisissä aineistojen analyysissa on silti kyse keksimisestä, mihin ei ole mitään sääntöjä olemassa. Tutkijan on siten itse tuotettava analyysinsa tulos. Tällaisen viisauden saavuttamiseksi on merkityksellistä tutkijan intellektuaalisen vastaanottokyvyn herkkyyks ja myös oivaltamiskyky. Tutkijan tulee itse nostaa tutkimuksestaan kiinnostavat tulokset näkyvästi esiin. Analyysin tuloksena ei voi silti aineistosta nostaa ihan mitä vaan esiin. Tutkijan tulee erityisesti saada tutkimuksen lukija luottamaan siihen, että tutkimus on oikein ja tulokset luotettavia. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 100–102.)

Tutkimuksen luotettavuus edellyttää myös, että tutkimus on tehty yleisesti hyväksyttyjä tutkimusmenetelmiä käyttäen. Puhutaan yleisesti tutkimuksen läpinäkyvyydestä. Laadullisessa tutkimuksessa tämä tarkoittaa sitä, että tutkijan tulee kuvata tutkimusprosessi niin selkeästi, että jokaisella on mahdollisuus ymmärtää, miten tutkimus on tehty ja kyseiset tulokset saatu. Kaikki tutkimuksessa käytetty materiaali tulee myös löytää myöhempää tarkastusta varten. (Yin 2011, 19.)

Luotettavan laadullisen tutkimuksen vaatimuksena on myös, että tutkijalla on ollut riittävästi aikaa tehdä tutkimusta ja tutkimuksen tulee olla julkinen. Mielestäni olen näissä asioissa onnistunut erinomaisesti ja tutkimukseni on mahdollisimman todenperäinen ja objektiivinen. Vaikka on olemassa sananparsia: valhe, emävalhe, tilasto, niin uskon tutkimuksessani poliisin virallisten tilastojen olevan varsin oikeansuuntaiset.

6 TUTKIMUKSEN ANALYYTTINEN OSUUS

6.1 Rattijuopumusrikosten määrä ja kehitys Suomessa vuosina 2000 - 2013

Poliisihallituksen tilastot vuosilta 2000 - 2013 antaa kattavan kuvan rattijuopumusrikosten määrästä ja kehityksestä jokaisen kaupungin ja kunnan alueelta. Tutkimuksen kannalta on tärkeää hahmottaa rattijuopumusrikosten määrä ja kehitys alueittain. Tämän tiedon avulla pystytään vertaamaan rattijuopumusten määrää käytettyjen takavarikoiden määrään nähden ja toteamaan myös alueelliset erot takavarikoiden sekä konfiskaatioiden käytössä menettämisseuraamuksena. Tilastoissa (LIITE 1) ei ole voitu mitenkään huomioida Suomessa tapahtuneita kuntaliitoksia tai poliisin hallintorakennemuutoksia, mutta ne ovat selvästi havaittavissa.

6.1.1 Muutokset rattijuopumuksissa maakunnittain

Tarkastelen seuraavassa maakunnittain kaupunkeja tai kuntia, missä viime vuosikymmenen alusta viime vuoteen saakka on tapahtunut suurimmat muutokset rattijuopumusriskollisuudessa. Tarkastelussa olen käyttänyt poliisihallituksen (POHA) 3.2.2014 minulle lähettämiä tilastoja rattijuopumuksista koko Suomen alueella vuodesta 2000 vuoteen 2013 saakka.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 215 Helsinki | 1 734 | 1 830 | 1 819 | 2 027 | 2 455 | 2 509 | 2 549 | 2 673 | 2 611 | 2 238 | 1 984 | 2 013 | 1 786 | 1 633 |

Kuva 15. Rattijuopumusten määrät Helsingin poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Helsingin alueella rattijuopumusten määrä on tarkastelujaksolla vähentynyt 101 kpl. Eniten rattijuopumuksia todettiin vuosien 2003 - 2011 aikana. Tämän jälkeen rattijuopumukset ovat vähentyneet vuosittain.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 803 Etelä-Karjala | 784 | 738 | 712 | 795 | 860 | 788 | 756 | 753 | 670 | 612 | 590 | 652 | 607 | 532 |
| 831 Taipalsaari | 36 | 20 | 16 | 23 | 18 | 31 | 21 | 21 | 28 | 22 | 18 | 16 | 7 | 7 |
| 416 Lemi | 23 | 11 | 10 | 16 | 10 | 18 | 17 | 12 | 14 | 15 | 5 | 7 | 15 | 7 |
| 405 Lappeenranta | 416 | 388 | 413 | 432 | 422 | 391 | 361 | 365 | 328 | 317 | 297 | 335 | 325 | 263 |
| 803 Etelä-Karjala | 784 | 738 | 712 | 795 | 860 | 788 | 756 | 753 | 670 | 612 | 590 | 652 | 607 | 532 |

Kuva 16. Rattijuopumusten määrät Etelä-Karjalan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Etelä-Karjalan maakunnassa rattijuopumusten määrä on tarkastelujaksolla vähentynyt 252 kpl. Suurin yksittäinen muutos on tapahtunut Taipalsaaren alueella. Vuonna 2000 rattijuopumuksia sattui 36 kpl ja vuonna 2013 niitä todettiin vain 7 kpl. Myös Lemillä on havaittavissa suuri muutos. Vuonna 2010 Lemillä tavattiin vain viisi rattijuoppoa. Lappeenrannan rattijuopumukset ovat myös vähentyneet 153 kpl. Näyttäisi siltä, että venäläisten tienkäyttäjien määrän lisääntyminen ei ole nostanut rattijuopumusten määrää maakunnan alueella. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 806 Itä-uusimaa | 994 | 1 011 | 950 | 1 168 | 1 168 | 1 206 | 1 243 | 1 551 | 1 479 | 1 314 | 1 174 | 1 200 | 1 192 | 1 065 |
| 407 Lapinjärvi | 18 | 17 | 15 | 21 | 24 | 19 | 12 | 18 | 11 | 19 | 8 | 7 | 10 | 8 |
| 018 Askola | 17 | 20 | 16 | 14 | 19 | 24 | 20 | 20 | 18 | 15 | 9 | 13 | 5 | 13 |
| 092 Vantaa | 608 | 605 | 554 | 742 | 780 | 828 | 891 | 1 106 | 1 071 | 897 | 812 | 811 | 842 | 771 |

Kuva 17. Rattijuopumusten määrät Itä-Uudellamaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Itä-Uudellamaalla rattijuopumusten määrä on tarkastelujaksolla lisääntynyt yhteensä 71 kpl. Lapinjärvellä rattijuopumukset ovat vähentyneet yli puolella ja Askolan alueella määrä on vähentynyt kolmanneksen. Vantaalla lisäystä on tullut 160 kpl. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 809 Kanta-Häme | 823 | 837 | 806 | 828 | 951 | 876 | 987 | 974 | 920 | 890 | 849 | 861 | 683 | 630 |
| 165 Janakkala | 93 | 74 | 83 | 91 | 87 | 96 | 97 | 74 | 92 | 87 | 75 | 62 | 55 | 57 |
| 086 Hausjärvi | 35 | 40 | 32 | 46 | 52 | 53 | 52 | 53 | 29 | 28 | 33 | 32 | 21 | 11 |

Kuva 18. Rattijuopumusten määrät Kanta-Hämeen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Kanta-Hämeessä rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 193 kpl. Suurin pudotus on tapahtunut vuodesta 2011 vuoteen 2013. Tällöin rattijuopumuksia todettiin 178 kpl vähemmän. Janakkalassa rattijuopumusten määrä on pudonnut 93:sta 57:ään. Hausjärvellä on ollut vuosittain merkittäviä eroja. Vuonna 2000 Hausjärvellä todettiin 35 rattijuopumusta ja vuonna 2013 vain 11 kpl. Rattijuopumukset olivat Hausjärvellä korkeimmillaan 2004 - 2007, yli 50 kpl/vuosi. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 812 Keski-Uusimaa | 896 | 891 | 881 | 1 048 | 1 096 | 1 054 | 1 085 | 1 186 | 992 | 960 | 823 | 836 | 723 | 621 |
| 543 Nurmijärvi | 155 | 163 | 180 | 200 | 214 | 238 | 280 | 295 | 233 | 170 | 157 | 124 | 121 | 81 |
| 106 Hyvinkää | 217 | 219 | 199 | 219 | 262 | 277 | 299 | 282 | 210 | 201 | 160 | 174 | 131 | 120 |

Kuva 19. Rattijuopumusten määrät Keski-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Keski-Uudellamaalla rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 275 kpl. Suurin vähentyminen on tapahtunut vuoden 2007 jälkeen. Nurmijärvellä rattijuopumukset ovat lähes puolittuneet 155:sta 81:een. Myös Hyvinkäällä on tapahtunut suuri muutos 217stä 120:een. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 815 Kymenlaakso | 990 | 982 | 955 | 998 | 1 130 | 1 009 | 1 033 | 1 138 | 1 032 | 889 | 869 | 872 | 725 | 726 |
| 935 Virolahti | 68 | 58 | 60 | 63 | 66 | 53 | 19 | 33 | 26 | 12 | 15 | 18 | 18 | 17 |
| 075 Hamina | 114 | 103 | 75 | 90 | 131 | 120 | 162 | 179 | 144 | 99 | 94 | 93 | 74 | 66 |
| 286 Kouvola | 510 | 523 | 458 | 482 | 539 | 487 | 455 | 413 | 456 | 427 | 381 | 404 | 331 | 377 |

Kuva 20. Rattijuopumusten määrät Kymenlaakson poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Kymenlaakson rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 264 kpl. Virolahdella rattijuopumukset ovat vähentyneet suhteessa eniten 68:sta 17:sta. Satamakaupunki Haminassa rattijuopumukset ovat lähes puolittuneet ja myös Kouvolaassa on tapahtunut merkittävää vähenemistä. Venäläisten autokuljetukset Suomen kautta Venäjälle vähenivät oleellisesti vuosikymmenen vaihteessa, mikä voi osaltaan selittää rattijuopumusten määrää juuri Haminassa ja Virolahdella. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 818 Länsi-uusimaa | 1 358 | 1 420 | 1 384 | 1 456 | 1 729 | 1 724 | 1 781 | 1 789 | 1 698 | 1 569 | 1 432 | 1 470 | 1 245 | 1 145 |
| 078 Hanko | 61 | 59 | 75 | 92 | 88 | 113 | 114 | 51 | 54 | 49 | 40 | 45 | 32 | 35 |
| 224 Karkkila | 55 | 46 | 59 | 55 | 49 | 64 | 48 | 55 | 58 | 50 | 35 | 37 | 23 | 28 |
| 049 Espoo | 581 | 614 | 641 | 632 | 852 | 820 | 831 | 881 | 828 | 747 | 694 | 686 | 598 | 494 |

Kuva 21. Rattijuopumusten määrät Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Länsi-Uudellamaalla rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 213 kpl. Eniten rattijuopumuksia on todettu vuosina 2004 - 2007. Tämän jälkeen rattijuopumukset ovat alkaneet vähenemään. Satamakaupunki Hangossa rattijuopumukset ovat vähentyneet oleellisesti 2005 - 2006 huippuvuosista, jolloin rattijuopumuksia todettiin 113 - 114 kpl. Venäläisten autokuljetukset Hangon kautta Venäjälle vähenivät oleellisesti vuosikymmenen vaihteessa, mikä voi osaltaan selittää rattijuopumusten määrää myös Hangossa. Karkkilan alueella on tavattu rattijuoppoja myös oleellisesti vähemmän kuin aikaisemmin. Espoon kaupungin alueella todettiin rattijuopumusrikoksia vuosina 2004 - 2008 yli 800 kpl. Vuonna 2013 niitä todettiin enää 494 kpl. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|
| 821 Päijät-Häme | 1 057 | 1 064 | 1 096 | 1 153 | 1 291 | 1 256 | 1 139 | 1 334 | 1 202 | 1 092 | 949 | 999 | 852 | 807 |
| 111 Heinola | 134 | 153 | 148 | 192 | 183 | 167 | 135 | 153 | 182 | 154 | 143 | 128 | 112 | 99 |
| 781 Sysmä | 39 | 53 | 37 | 22 | 32 | 37 | 35 | 40 | 31 | 29 | 24 | 24 | 16 | 21 |
| 016 Asikkala | 73 | 62 | 64 | 59 | 71 | 77 | 65 | 96 | 51 | 54 | 54 | 48 | 33 | 29 |
| 283 Hämeenkoski | 14 | 19 | 15 | 9 | 14 | 18 | 6 | 11 | 12 | 8 | 4 | 9 | 3 | 7 |
| 532 Nastola | 79 | 80 | 92 | 84 | 120 | 112 | 96 | 78 | 84 | 63 | 69 | 63 | 54 | 39 |
| 576 Padasjoki | 28 | 23 | 11 | 29 | 29 | 29 | 17 | 20 | 19 | 16 | 16 | 16 | 13 | 13 |

Kuva 22. Rattijuopumusten määrät Päijät-Hämeen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Päijät-Hämeen alueella rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 250 kpl. Suurimmat muutokset voidaan todeta Asikkalan alueella, jossa huippuvuoden 2007 (96 kpl) rattijuopumustapauksista on vuoteen 2013 tullut vähennystä 67 kpl. Nastolassa tavattiin vuonna 2004 yhteensä 120 rattijuoppoa ja vuonna 2013 vain 39 kpl. Myös Padasjoella rattijuopot ovat vähentyneet tarkastelujaksolla enemmän kuin 50 prosenttia ja Hämeenkoskella 50 prosenttia. Sysmässä ja Nastolassa rattijuopumukset ovat vähentyneet lähes 50 prosenttia. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 824 Etelä-Pohjanmaa | 907 | 836 | 868 | 907 | 985 | 904 | 898 | 916 | 902 | 825 | 714 | 755 | 686 | 693 |
| 232 Kauhajoki | 105 | 95 | 87 | 89 | 92 | 98 | 113 | 99 | 104 | 73 | 56 | 55 | 49 | 54 |
| 846 Teuva | 34 | 28 | 12 | 20 | 15 | 24 | 18 | 28 | 23 | 16 | 13 | 11 | 12 | 13 |
| 743 Seinäjoki | 287 | 284 | 290 | 332 | 318 | 277 | 293 | 319 | 307 | 294 | 240 | 264 | 228 | 226 |

Kuva 23. Rattijuopumusten määrät Etelä-Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Etelä-Pohjanmaan alueella rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 214 kpl. Suurimmat muutokset ovat tapahtuneet Kauhajoella ja Teuvalla, missä molemmissa rattijuopumukset ovat vähentyneet yli 50 prosenttia. Seinäjoen alueella rattijuopumuksia todettiin eniten vuosina 2003, 2004 ja 2007. Ylistaro, Nurmo ja Peräseinäjoki liitettiin Seinäjokeen vuosikymmenen vaihteessa. Rattijuopumukset ovat tilastojen mukaan vähentyneet liitosten jälkeen. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 827 Keski-Pohjanmaa | 366 | 396 | 332 | 432 | 394 | 431 | 367 | 446 | 392 | 380 | 338 | 352 | 337 | 314 |
| 849 Toholampi | 16 | 17 | 10 | 13 | 14 | 6 | 10 | 8 | 9 | 8 | 6 | 9 | 11 | 4 |
| 272 Kokkola | 184 | 198 | 162 | 181 | 189 | 179 | 163 | 193 | 158 | 163 | 129 | 141 | 144 | 117 |
| 598 Pietarsaari | 49 | 65 | 37 | 90 | 70 | 94 | 80 | 87 | 74 | 78 | 78 | 62 | 71 | 62 |
| 893 Uusikaarlepyy | 8 | 14 | 14 | 11 | 22 | 16 | 12 | 25 | 19 | 14 | 24 | 19 | 10 | 20 |

Kuva 24. Rattijuopumusten määrät Keski-Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Keski-Pohjanmaan alueella rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 52 kpl. Suurin väheneminen rattijuopumuksissa (75 prosenttia) on tapahtunut Toholammella. Kokkolassa on tapahtunut myönteistä kehitystä erityisesti vuoden 2007 jälkeen, jolloin tapauksia oli 193 kpl ja vuonna 2013 117 kpl. Pietarsaaressa ja Uudessakaarlepyyssä rattijuopumukset ovat lisääntyneet. Viimeksi mainitussa lisäystä on jopa yli 50 prosenttia. Kyse voi olla myös sattumasta, mutta alle 10 rattijuopumustapauksia siellä on vain vuonna 2000. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| 830 Keski-Suomi | 1 278 | 1 283 | 1 236 | 1 258 | 1 348 | 1 314 | 1 184 | 1 263 | 1 207 | 1 148 | 1 049 | 1 079 | 951 | 900 |
| 172 Joutsa | 49 | 40 | 45 | 45 | 45 | 31 | 30 | 28 | 48 | 32 | 23 | 21 | 22 | 16 |
| 179 Jyväskylä | 421 | 470 | 456 | 500 | 535 | 532 | 473 | 527 | 486 | 510 | 428 | 440 | 379 | 371 |
| 410 Laukaa | 94 | 87 | 70 | 43 | 73 | 52 | 40 | 51 | 57 | 39 | 59 | 43 | 48 | 45 |
| 500 Muurame | 44 | 23 | 23 | 18 | 33 | 28 | 30 | 35 | 21 | 41 | 32 | 27 | 24 | 16 |
| 892 Uurainen | 13 | 7 | 10 | 10 | 8 | 5 | 9 | 8 | 3 | 9 | 12 | 18 | 5 | 3 |
| 249 Keuruu | 79 | 63 | 86 | 66 | 82 | 66 | 92 | 60 | 74 | 66 | 53 | 59 | 42 | 28 |
| 226 Karstula | 34 | 29 | 14 | 44 | 29 | 29 | 19 | 17 | 18 | 11 | 13 | 15 | 14 | 11 |
| 256 Kinnula | 8 | 11 | 5 | 9 | 7 | 14 | 5 | 6 | 9 | 9 | 6 | 5 | 3 | 4 |
| 265 Kivijärvi | 8 | 11 | 9 | 8 | 5 | 10 | 3 | 13 | 5 | 7 | 10 | 3 | 7 | 3 |

Kuva 25. Rattijuopumusten määrät Keski-Suomen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Keski-Suomen alueella rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkastelujaksolla yhteensä 378 kpl. Suurin väheneminen näkyy pienissä kunnissa. Keuruulla huippuvuoden 2006 tasosta (92 kpl) on tultu jyrkästi alaspäin. Vuonna 2013 Keuruulla todettiin rattijuopumuksia enää 28 kpl. Karstulassa, Kinnulassa ja Kivijärvellä jäi vuonna 2000 yhteensä 50 kpl rattijuoppoja kiinni. Vuonna 2013 vain 18 kpl. Uraisissa rattijuopumukset ovat vähentyneet yli 75 prosenttia. Jyväskylän alueella vuonna 2003 - 2009 todettiin rattijuoppoja keskimäärin 500 kpl. Vuonna 2013 rattijuopumuksia todettiin enää 371 kpl. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 833 Pirkanmaa | 1 704 | 1 704 | 1 811 | 2 012 | 2 174 | 2 028 | 1 969 | 2 236 | 2 175 | 1 882 | 1 697 | 1 636 | 1 539 | 1 581 |
| 108 Hämeenkyrö | 68 | 65 | 36 | 62 | 63 | 66 | 60 | 71 | 89 | 86 | 59 | 69 | 51 | 39 |
| 837 Tampere | 604 | 593 | 603 | 720 | 795 | 751 | 739 | 809 | 799 | 723 | 659 | 625 | 570 | 675 |
| 020 Akaa | 71 | 69 | 87 | 82 | 91 | 63 | 70 | 83 | 76 | 76 | 48 | 56 | 48 | 45 |
| 908 Valkeakoski | 100 | 76 | 97 | 100 | 109 | 89 | 94 | 132 | 103 | 74 | 67 | 56 | 47 | 56 |

Kuva 26. Rattijuopumusten määrät Pirkanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Pirkanmaan alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 123 kpl. Pahimmillaan rattijuoppoja löytyi vuosien 2003 - 2008 aikoina yli 1000. Rattijuopumusten määrä on ollut vuodesta 2008 vähenevä. Hämeenkyrössä vuonna 2009 tavattiin 89 rattijuoppoa ja vuonna 2013 enää 39. Akaalla tavattiin vuonna 2004 yhteensä 91 rattijuoppoa, vuonna 2013 enää 45 kpl. Valkeakoskella tavattiin vuonna 2007 yhteensä 132 rattijuoppoa, vuonna 2013 enää 56. Molemmissa rattijuopumus on vähentynyt siten yli 50 prosenttia. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 836 Pohjanmaa | 427 | 401 | 370 | 403 | 479 | 452 | 453 | 489 | 482 | 399 | 371 | 361 | 287 | 361 |
| 231 Kaskinen | 1 | 1 | 5 | 0 | 9 | 11 | 5 | 1 | 0 | 5 | 5 | 0 | 4 | 3 |
| 905 Vaasa | 261 | 244 | 206 | 221 | 264 | 227 | 253 | 276 | 288 | 251 | 236 | 220 | 188 | 232 |

Kuva 27. Rattijuopumusten määrät Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Pohjanmaan alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 66 kpl. Vuonna 2012 rattijuoppoja löytyi 74 vähemmän kuin vuonna 2013. Kaskisten alueella on selvä tilastopiikki vuosina 2004 ja 2005 (9 ja 11 kpl). Vaasan alueella oli myönteistä kehitystä vuodesta 2007 vuoteen 2012 saakka. Vuonna 2013 Vaasasta löytyi rattijuoppoja 44 enemmän kuin vuonna 2012. Muualla

maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 839 Satakunta | 966 | 1 062 | 965 | 1 135 | 1 172 | 1 018 | 1 095 | 1 153 | 1 070 | 965 | 977 | 977 | 747 | 736 |
| 214 Kankaanpää | 71 | 63 | 62 | 56 | 81 | 64 | 61 | 65 | 91 | 49 | 54 | 66 | 35 | 43 |
| 484 Merikarvia | 22 | 14 | 14 | 13 | 20 | 15 | 13 | 12 | 9 | 9 | 10 | 11 | 9 | 6 |
| 102 Huittinen | 65 | 54 | 51 | 41 | 57 | 51 | 52 | 52 | 56 | 49 | 45 | 31 | 46 | 30 |
| 442 Luvia | 9 | 12 | 13 | 13 | 14 | 9 | 11 | 11 | 9 | 5 | 4 | 8 | 10 | 4 |
| 609 Pori | 371 | 415 | 351 | 472 | 456 | 405 | 401 | 462 | 403 | 421 | 382 | 381 | 276 | 245 |
| 684 Rauma | 159 | 184 | 179 | 207 | 241 | 206 | 243 | 251 | 191 | 172 | 157 | 179 | 143 | 142 |

Kuva 28. Rattijuopumusten määrät Satakunnan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Satakunnan alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 230 kpl. Rattijuoppoja on löytynyt eniten vuosina 2003 - 2008. Vuoden 2011 jälkeen rattijuopumusten määrä on voimakkaasti vähentynyt. Kankaanpäässä vuonna 2008 tavattiin 91 rattijuoppoa ja vuonna 2013 enää 43. Merikarvialla rattijuopot ovat vähentyneet suhteessa eniten. Vuonna 2000 heitä todettiin 22 ja vuonna 2013 enää 6. Myös Huittisissa ja Luvialla on rattijuopot vähentynyt yli 50 %. Porissa vuosina 2001 sekä 2003 - 2009 tavattiin yli 400 rattijuoppoa. Vuonna 2013 heitä tavattiin enää 245. Raumalla tavattiin rattijuoppoja vuosina 2003 - 2007 yli 200 rattijuoppoa. Vuonna 2013 heitä tavattiin enää 142. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 842 Varsinais-Suomi | 1 952 | 1 910 | 2 175 | 2 224 | 2 406 | 2 300 | 2 403 | 2 534 | 2 398 | 2 095 | 1 821 | 1 791 | 1 726 | 1 531 |
| 738 Sauvo | 16 | 16 | 20 | 12 | 15 | 12 | 12 | 10 | 5 | 19 | 9 | 9 | 10 | 4 |
| 480 Marttila | 10 | 6 | 6 | 8 | 9 | 7 | 15 | 12 | 21 | 11 | 8 | 7 | 6 | 3 |
| 445 Parainen | 64 | 75 | 76 | 80 | 85 | 76 | 55 | 68 | 49 | 38 | 51 | 44 | 34 | 37 |
| 529 Naantali | 57 | 68 | 77 | 92 | 107 | 78 | 96 | 80 | 93 | 73 | 50 | 54 | 47 | 51 |
| 853 Turku | 845 | 824 | 907 | 931 | 963 | 1 003 | 1 049 | 1 104 | 986 | 820 | 746 | 725 | 707 | 633 |
| 304 Kustavi | 6 | 2 | 3 | 8 | 10 | 17 | 19 | 12 | 6 | 7 | 7 | 5 | 11 | 11 |
| 400 Laitila | 35 | 40 | 66 | 48 | 76 | 84 | 69 | 82 | 70 | 56 | 51 | 53 | 45 | 37 |
| 833 Taivassalo | 12 | 9 | 16 | 8 | 21 | 10 | 21 | 22 | 12 | 22 | 14 | 8 | 5 | 4 |
| 895 Uusikaupunki | 75 | 95 | 125 | 131 | 156 | 139 | 101 | 139 | 120 | 102 | 89 | 80 | 80 | 69 |

Kuva 29. Rattijuopumusten määrät Varsinais-Suomen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Varsinais-Suomen alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 391 kpl. Rattijuopumuksia on todettu enimmillään vuosina 2004 - 2008. Vuodesta 2009 lähtien

rattijuopumukset ovat vähentyneet. Sauvossa, Marttilassa, Kustavissa ja Taivassalossa on ollut hyvin suuria, vuosittaisia muutoksia rattijuopumusten määrässä. Paraisilla ja Naantalissa on havaittavissa myönteistä kehitystä vuodesta 2004 lähtien. Laitilassa rattijuopumukset ovat puolittuneet vuodesta 2005 vuoteen 2013. Turussa vuosina 2005 - 2007 todettiin yli 1000 rattijuopumusta, vuonna 2013 enää 633 kpl. Uudessakaupungissa rattijuopumuksia todettiin vuonna 2004 yhteensä 156 ja vuonna enää 69. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 845 Etelä-Savo | 964 | 944 | 942 | 916 | 957 | 1 026 | 996 | 989 | 894 | 880 | 789 | 803 | 680 | 662 |
| 178 Juva | 54 | 49 | 62 | 68 | 71 | 61 | 51 | 46 | 57 | 41 | 45 | 33 | 28 | 27 |
| 681 Rantasalmi | 20 | 36 | 27 | 22 | 25 | 18 | 21 | 18 | 19 | 21 | 19 | 17 | 10 | 11 |
| 213 Kangasniemi | 38 | 40 | 50 | 28 | 43 | 28 | 33 | 35 | 30 | 23 | 16 | 18 | 20 | 20 |
| 090 Heinävesi | 23 | 27 | 40 | 34 | 17 | 20 | 23 | 15 | 16 | 17 | 27 | 13 | 10 | 14 |
| 491 Mikkeli | 319 | 260 | 298 | 311 | 320 | 352 | 363 | 394 | 347 | 320 | 303 | 294 | 215 | 221 |
| 593 Pieksämäki | 118 | 120 | 100 | 108 | 97 | 136 | 102 | 119 | 81 | 106 | 81 | 84 | 88 | 55 |
| 740 Savonlinna | 245 | 236 | 218 | 210 | 257 | 261 | 253 | 225 | 221 | 218 | 169 | 216 | 201 | 190 |

Kuva 30. Rattijuopumusten määrät Etelä-Savon poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Etelä-Savon alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 302 kpl. Enimmillään rattijuopumuksia todettiin vuonna 2005 yhteensä 1026. Tämän jälkeen rattijuopumukset ovat vähentyneet vuosittain vuotta 2011 lukuun ottamatta. Rattijuopumukset ovat puolittuneet Juvalla, Rantasalmella ja Kangasniemellä tarkastelujakson aikana. Vuodesta 2002 vuoteen 2013 rattijuopumukset on vähentynyt yli 50 prosenttia Heinävedellä. Mikkeliissä todettiin vuonna 2007 yhteensä 394 rattijuoppoa. Vuoteen 2013 rattijuopot ovat Mikkeliissä vähentyneet yhteensä 173 (221 kpl). Savonlinnassa rattijuopot ovat vähentyneet tarkastelukaudella 55:llä. Pieksämäen alueella rattijuopot ovat vähentyneet tarkastelujaksolla kaikkein eniten 118:sta 55:een. Eniten Pieksämäellä todettiin rattijuoppoja vuonna 2005 (136 kpl). Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 848 Pohjois-Karjala | 864 | 863 | 873 | 902 | 956 | 992 | 872 | 885 | 865 | 730 | 618 | 653 | 569 | 593 |
| 146 Ilomantsi | 47 | 37 | 48 | 45 | 46 | 46 | 30 | 40 | 42 | 25 | 17 | 20 | 22 | 17 |
| 848 Tohmajärvi | 67 | 67 | 63 | 60 | 81 | 67 | 32 | 39 | 41 | 47 | 34 | 19 | 24 | 20 |
| 176 Juuka | 37 | 52 | 29 | 24 | 30 | 51 | 38 | 22 | 37 | 34 | 22 | 22 | 26 | 18 |
| 541 Nurmes | 64 | 50 | 57 | 66 | 57 | 80 | 83 | 62 | 47 | 37 | 50 | 33 | 22 | 30 |
| 911 Valtimo | 19 | 14 | 11 | 17 | 24 | 15 | 18 | 15 | 16 | 9 | 5 | 6 | 4 | 8 |
| 167 Joensuu | 302 | 296 | 319 | 321 | 358 | 396 | 331 | 352 | 336 | 306 | 268 | 314 | 255 | 260 |

Kuva 31. Rattijuopumusten määrät Pohjois-Karjalan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Pohjois-Karjalan alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 271 kpl. Enimmillään rattijuopumuksia todettiin vuonna 2005, jolloin rattijuoppoja löytyi 423 enemmän kuin vuonna 2012. Ilomantsissa rattijuopumukset ovat vähentyneet 47:stä 17:ään ja Tohmajärvellä 67:stä 20:een. Juuassa rattijuopumuksia todettiin eniten vuonna 2001. Tällöin Juuasta löytyi 52 rattijuoppoa. Vuonna 2013 heitä löytyi enää 18. Myös Nurmeksessa ja Valtimolla rattijuopumuksia todettiin yli 50 prosenttia vähemmän vuonna 2013 kuin vuonna 2000. Joensuussa rattijuopumuksia todettiin eniten vuonna 2005. Tällöin heitä todettiin 396. Vuonna 2013 heitä todettiin enää 260, joka on 136 rattijuopumusta vähemmän kuin vuonna 2005. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| 851 Pohjois-Savo | 1 321 | 1 225 | 1 316 | 1 335 | 1 605 | 1 503 | 1 440 | 1 427 | 1 315 | 1 154 | 1 048 | 1 084 | 993 | 889 |
| 140 Iisalmi | 193 | 139 | 138 | 131 | 195 | 176 | 141 | 136 | 145 | 134 | 109 | 117 | 105 | 92 |
| 239 Keitele | 18 | 13 | 12 | 12 | 20 | 15 | 16 | 4 | 8 | 11 | 12 | 12 | 4 | 6 |
| 263 Kiuruvesi | 58 | 66 | 72 | 54 | 54 | 73 | 51 | 50 | 58 | 32 | 44 | 26 | 30 | 27 |
| 857 Tuusniemi | 24 | 17 | 16 | 17 | 23 | 21 | 25 | 26 | 15 | 16 | 18 | 11 | 15 | 8 |
| 686 Rautalampi | 23 | 27 | 22 | 20 | 19 | 23 | 18 | 18 | 18 | 14 | 9 | 12 | 10 | 11 |
| 749 Siilinjärvi | 108 | 94 | 71 | 91 | 108 | 81 | 96 | 101 | 98 | 83 | 72 | 70 | 56 | 44 |
| 297 Kuopio | 445 | 435 | 447 | 485 | 580 | 559 | 523 | 547 | 494 | 449 | 439 | 434 | 432 | 389 |
| 420 Leppävirta | 52 | 45 | 35 | 59 | 41 | 47 | 53 | 65 | 44 | 48 | 38 | 50 | 38 | 24 |
| 915 Varkaus | 126 | 121 | 166 | 168 | 191 | 145 | 161 | 174 | 131 | 115 | 92 | 93 | 96 | 92 |

Kuva 32. Rattijuopumusten määrät Pohjois-Savon poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Pohjois-Savon alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 432 kpl. Tuusniemellä ja Keiteleellä on vuonna 2013 tavattu rattijuoppoja vain kolmasosa siitä mitä vuonna 2000. Iisalmissa, Kiuruvedellä ja Rautalammilla rattijuopumukset ovat puolittuneet. Suhteessa eniten rattijuopumukset ovat vähentyneet Siilinjärvellä 108:sta 44:ään. Kuopiossa eniten

rattijuopumuksia todettiin vuonna 2004 (580 kpl). Vuonna 2013 rattijuoppoja löytyi Kuopion alueelta enää 389 eli 191 vähemmän. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 854 Jokilaaksot | 640 | 591 | 649 | 689 | 704 | 717 | 625 | 751 | 640 | 597 | 533 | 542 | 488 | 422 |
| 626 Pyhäjärvi | 46 | 55 | 54 | 57 | 69 | 51 | 41 | 51 | 43 | 45 | 39 | 44 | 38 | 18 |
| 746 Sievi | 32 | 29 | 18 | 29 | 34 | 25 | 17 | 17 | 18 | 22 | 20 | 16 | 10 | 11 |
| 977 Ylivieska | 83 | 63 | 75 | 77 | 84 | 85 | 80 | 109 | 80 | 70 | 56 | 75 | 53 | 41 |

Kuva 33. Rattijuopumusten määrät Jokilaaksojen poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Jokilaakson alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 218 kpl. Eniten rattijuopumuksia todettiin vuonna 2007 (751 kpl). Tämän jälkeen suunta on ollut vuosittain vähenevä. Pyhäjärvellä ja Sievissä rattijuopumuksia oli vuonna 2013 enää kolmannes siitä mitä vielä vuonna 2000. Vuonna 2007 Ylivieskassa todettiin rattijuopumuksia yhteensä 109 kpl, mutta vuonna 2013 enää 41 kpl. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 857 Kainuu | 428 | 403 | 408 | 374 | 429 | 398 | 389 | 381 | 425 | 353 | 289 | 337 | 289 | 242 |
| 290 Kuhmo | 72 | 63 | 66 | 56 | 63 | 45 | 47 | 37 | 61 | 44 | 25 | 21 | 28 | 30 |
| 620 Puolanka | 25 | 26 | 13 | 13 | 14 | 22 | 10 | 10 | 9 | 5 | 9 | 5 | 3 | 9 |
| 777 Suomussalmi | 52 | 63 | 65 | 60 | 50 | 57 | 63 | 55 | 68 | 33 | 47 | 39 | 44 | 24 |
| 205 Kajaani | 185 | 164 | 169 | 171 | 191 | 170 | 184 | 179 | 160 | 176 | 143 | 179 | 131 | 118 |

Kuva 34. Rattijuopumusten määrät Kainuun poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Kainuun alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 186 kpl. Eniten rattijuopumukset vähenivät Puolangalla 25:stä yhdeksään. Vuonna 2012 Puolangalla todettiin vain kolme rattijuopumusta. Kuhmon ja Suomussalmen rattijuopumukset ovat puolittuneet. Myös Kajaanin rattijuopumukset ovat vähentyneet oleellisesti 185:stä 118:aan. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 860 Koillismaa | 270 | 207 | 240 | 262 | 269 | 248 | 203 | 172 | 198 | 156 | 163 | 171 | 143 | 149 |
| 305 Kuusamo | 140 | 84 | 121 | 141 | 143 | 126 | 96 | 82 | 105 | 73 | 92 | 104 | 87 | 79 |
| 615 Pudasjärvi | 79 | 87 | 86 | 79 | 78 | 72 | 73 | 47 | 53 | 56 | 47 | 40 | 31 | 35 |
| 832 Taivalkoski | 51 | 36 | 33 | 42 | 48 | 50 | 34 | 43 | 40 | 27 | 24 | 27 | 25 | 35 |

Kuva 35. Rattijuopumusten määrät Koillismaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Koillismaan alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 121 kpl. Pudasjärvellä vuonna 2000 todettiin rattijuopumuksia 79 ja vuonna 2013 enää 35. Taivalkoskella samana aikana tavattiin 51 rattijuoppoa ja vuonna 2013 enää 35 ja Kuusamossa rattijuopot vähenivät 61 kpl. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 863 Oulu | 843 | 871 | 989 | 1 072 | 1 133 | 1 021 | 961 | 1 115 | 1 021 | 963 | 895 | 841 | 804 | 757 |
| 859 Tyrvävä | 27 | 24 | 22 | 23 | 24 | 27 | 30 | 31 | 14 | 15 | 10 | 13 | 15 | 11 |
| 785 Vaala | 31 | 35 | 27 | 41 | 39 | 24 | 28 | 24 | 27 | 13 | 23 | 13 | 18 | 17 |
| 244 Kempele | 29 | 36 | 32 | 44 | 37 | 44 | 51 | 56 | 69 | 49 | 52 | 46 | 39 | 49 |

Kuva 36. Rattijuopumusten määrät Oulun poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Oulun alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 86 kpl. Eniten rattijuopumuksia todettiin vuosina 2003 - 2008. Tämän jälkeen rattijuopumukset ovat vuosittain vähentyneet. Tarkastelujaksolla Tyrvävällä rattijuopumukset ovat vähentyneet 27:stä 11:een ja Vaalassa 31:stä 17:ään. Kempeleellä rattijuopumukset ovat lisääntyneet 29:stä 49:ään. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 866 Lappi | 640 | 681 | 599 | 627 | 634 | 566 | 563 | 562 | 537 | 470 | 489 | 517 | 429 | 460 |
| 320 Kemijärvi | 80 | 71 | 59 | 55 | 69 | 53 | 53 | 52 | 60 | 55 | 49 | 52 | 42 | 31 |
| 732 Salla | 33 | 27 | 16 | 32 | 36 | 36 | 23 | 20 | 20 | 19 | 19 | 19 | 16 | 16 |
| 614 Posio | 34 | 32 | 22 | 37 | 18 | 27 | 24 | 25 | 24 | 18 | 21 | 26 | 20 | 15 |
| 683 Ranua | 31 | 39 | 23 | 28 | 30 | 23 | 38 | 26 | 29 | 29 | 23 | 16 | 15 | 11 |

Kuva 37. Rattijuopumusten määrät Lapin poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Lapin alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 180 kpl. Eniten rattijuopumuksia todettiin vuonna 2001 (681 kpl) ja vähiten vuonna 2012 (429 kpl). Kemijärvellä, Sallassa, Posiolla ja Ranualla rattijuopumukset ovat vähentyneet noin puolella. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 869 Peräpohjola | 474 | 459 | 444 | 490 | 523 | 583 | 651 | 650 | 559 | 543 | 490 | 445 | 445 | 426 |
| 241 Keminmaa | 53 | 64 | 23 | 44 | 31 | 33 | 58 | 60 | 46 | 43 | 36 | 29 | 42 | 29 |
| 751 Simo | 17 | 15 | 8 | 11 | 10 | 17 | 13 | 13 | 20 | 21 | 18 | 20 | 16 | 9 |
| 845 Tervola | 31 | 28 | 25 | 31 | 37 | 13 | 21 | 18 | 21 | 32 | 27 | 15 | 17 | 16 |
| 851 Tornio | 119 | 99 | 117 | 136 | 137 | 129 | 140 | 150 | 152 | 123 | 110 | 105 | 103 | 61 |
| 976 Ylitornio | 36 | 26 | 26 | 26 | 24 | 34 | 39 | 30 | 26 | 28 | 23 | 21 | 8 | 19 |
| 240 Kemi | 125 | 142 | 134 | 148 | 172 | 236 | 272 | 239 | 170 | 185 | 166 | 155 | 158 | 182 |

Kuva 38. Rattijuopumusten määrät Peräpohjolan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Peräpohjolan alueella rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 48 kpl. Enimmillään rattijuopumuksia todettiin 650 - 651 kpl vuosina 2006 - 2007. Tästä vähennystä vuoteen 2013 on yhteensä 225 kpl. Keminmaalla, Simossa, Tervossa, Torniossa ja Ylitorniossa rattijuopumukset ovat vähentyneet tarkasteluajanjaksolla. Kemissä rattijuopumusten määrä on lisääntynyt vuodesta 2000 vuoteen 2013 yhteensä 57 kpl. Kemissä rattijuopumuksia todettiin enimmillään vuosina 2005 - 2007, jonka jälkeen rattijuopumukset ovat vuosittain vähentyneet vuoteen 2012 saakka. Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 872 Ahvenanmaa | 92 | 100 | 113 | 96 | 131 | 116 | 129 | 180 | 134 | 109 | 68 | 86 | 89 | 57 |
| 060 Finström | 14 | 4 | 9 | 5 | 8 | 10 | 12 | 12 | 10 | 13 | 3 | 7 | 9 | 4 |
| 736 Saltvik | 11 | 1 | 7 | 4 | 6 | 5 | 1 | 6 | 8 | 3 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| 076 Hammarland | 6 | 12 | 13 | 5 | 7 | 9 | 6 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 8 | 1 |
| 478 Maarianhamina | 33 | 50 | 42 | 56 | 69 | 60 | 70 | 89 | 71 | 58 | 29 | 45 | 47 | 31 |

Kuva 39. Rattijuopumusten määrät Ahvenanmaan poliisilaitoksen alueella vuosina 2000-2013

Ahvenanmaalla rattijuopumukset ovat tarkastelujaksolla vähentyneet yhteensä 35 kpl. Enimmillään rattijuopumuksia todettiin 180 vuonna 2007. Tämän jälkeen rattijuopumukset ovat vähentyneet voimakkaasti vuoteen 2013 jolloin niitä todettiin enää 57. Finströmin, Saltvikin ja Hammarlandin

tilastot ovat lukumääristä johtuen vain suuntaa antavia. Maarianhaminassa eniten rattijuopumuksia todettiin vuonna 2007 (89 kpl) ja vähiten vuonna 2013 (31 kpl). Muualla maakunnan alueella ei ole tapahtunut oleellista muutosta rattijuopumusten määrässä tarkastelujakson aikana.

6.1.2 Johtopäätöksiä rattijuopumuksen kehityksestä Suomessa

Viime vuosina sekä alkoholin kulutus, että poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus ovat vähentyneet. Useissa selvityksissä on todettu, että muutokset alkoholin kulutuksessa ja rattijuopumusten määrässä mukailevat toisiaan. Rattijuopumuksen vähentymistä selittää useampi eri tekijä, tyhjentävää tai yhtä ainoaa vastausta ei ole olemassa. Myönteisen kehityksen ylläpitämiseksi ja jatkumiseksi rattijuopumuksen ehkäisyssä ja vähentämisessä on joka tapauksessa vielä paljon tekemistä.

Suunnitelmallisella ja vahvaan ammattitaitoon pohjautuvalla liikenteen valvonnalla voidaan omalta osaltaan vaikuttaa myönteisen liikenneturvallisuuskehityksen jatkumiseen koko maan alueella. Rattijuopumusvalvonnan määrä ja laatu on ensiarvoisen tärkeää rattijuopumusrikollisuuden ja rattijuopumusonnettomuuksien vähentämiseksi senkin vuoksi, että arvioiden mukaan vain joka kahdessadas rattijuoppo jää kiinni.

Poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika on vähentynyt viime vuosina jonkin verran. (Poliisin tulostietojärjestelmä PolStat 20.3.2014) Poliisihallinnon rakenneuudistusten myötä ei liikenteen valvonnan määrä tai laatu saisi heiketä. Tästä on kuitenkin jo nyt olemassa viitteitä. Syrjäisten ja kuntakeskusten ulkopuolisten alueiden rattijuopumusvalvonta on vähäisempää kuin aikaisemmin. Se on nähtävissä myös edellä kuvatuista tilastoista. Pienten kuntien alueelta löytyy entistä vähemmän rattijuoppoja. Poliisin näkyminen ja heidän suorittama rattijuopumusvalvonta on myös empiirisen kokemuksen mukaan entistä vähäisempää kaupunki- ja kuntakeskuksien ulkopuolella. Harvaan asutuilla alueilla rattijuoppoja jää entistä vähemmän kiinni. Tämä näkyy selvästi poliisin tilastoissa.

Alkolukkojen käytön yleistymisellä voidaan osittain selittää poliisin tietoon tulleen rattijuopumusrikollisuuden vähentymistä. Alkolukkojen käyttö on todennäköisesti estänyt useita tuhansia yli 0,5 promillen humalatilassa olevan henkilön lähdön ajoneuvon rattiin kuljettajana.

Tämän myönteisen kehityksen jatkumiseksi on rattijuopumuksen ehkäisyssä sekä vähentämisessä jatkettava edelleen työtä pitkäjänteisesti. Rattijuopumuksen vähentämiseksi on käytävä läpi nykykäytäntöjä ja etsittävä uusia, tarkasti kohdennettuja lähestymistapoja. Ei ole olemassa vain yhtä käytäntöä joka toimii jokaiselle. Hyviksi ja toimiviksi koettujen keinojen lisäksi on edelleen hyödynnettävä etenkin teknisiä apuvälineitä ja kehitettävä uusia lähestymistapoja rattijuopumusten vähentämiseksi.

Uskon, että poliisiautoihin asennettavat Dräker-laitteet lisäävät rattijuopumusten määrää myös syrjäisimmillä alueilla. Tällöin ei enää tarvitse epäiltyä rattijuoppoa kuljettaa kymmeniä kilometrejä poliisiasemalla, vaan mahdollinen rattijuopumus voidaan todeta heti tien päällä.

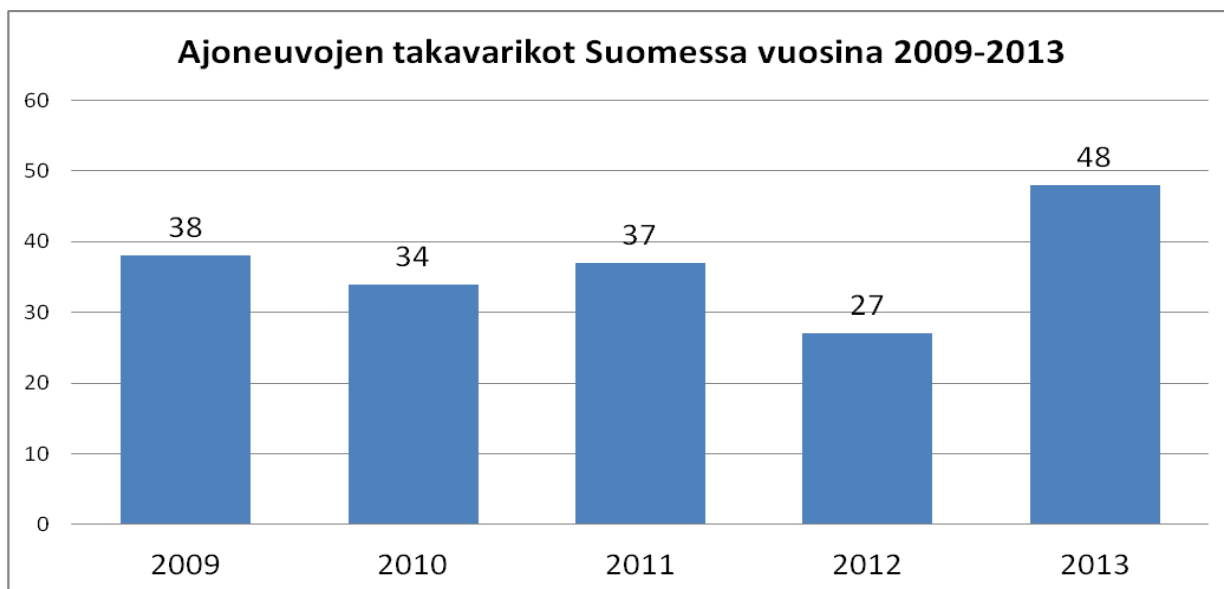
6.2 Rattijuopumusrikoksesta määrättyjen takavarikoiden määrä 2009 - 2013

Seuraavassa tarkastelen Poliisihallituksen (POHA) Poliisin tietojärjestelmä Patjasta antamaa tilastoa takavarikoiden määrästä vuosilta 2009 - 2013 (LIITE 2), sekä vertaan tilastoja POHA:n rattijuopumustilastoihin samalta ajalta.

POHA:n antamien tilastojen hakuperusteet: Pakkokeino kirjattu aikavälillä 1.1.2000–1.10.2014. Pakkokeinon pääperusteena on ollut: rattijuopumus sekä törkeä rattijuopumus.

Pakkokeinon aloituspäätös on ollut **takavarikko**. Takavarikoitu omaisuus kuuluu omaisuusluokkaan: **pakkokeinon kohteena olevat Suomessa rekisteröidyt ajoneuvot** sekä **pakkokeinon kohteena olevat ulkomailla rekisteröidyt ajoneuvot** tai **muu omaisuus**. Omaisuuslajissa on mainittu: **%auto** (katkaistu haku).

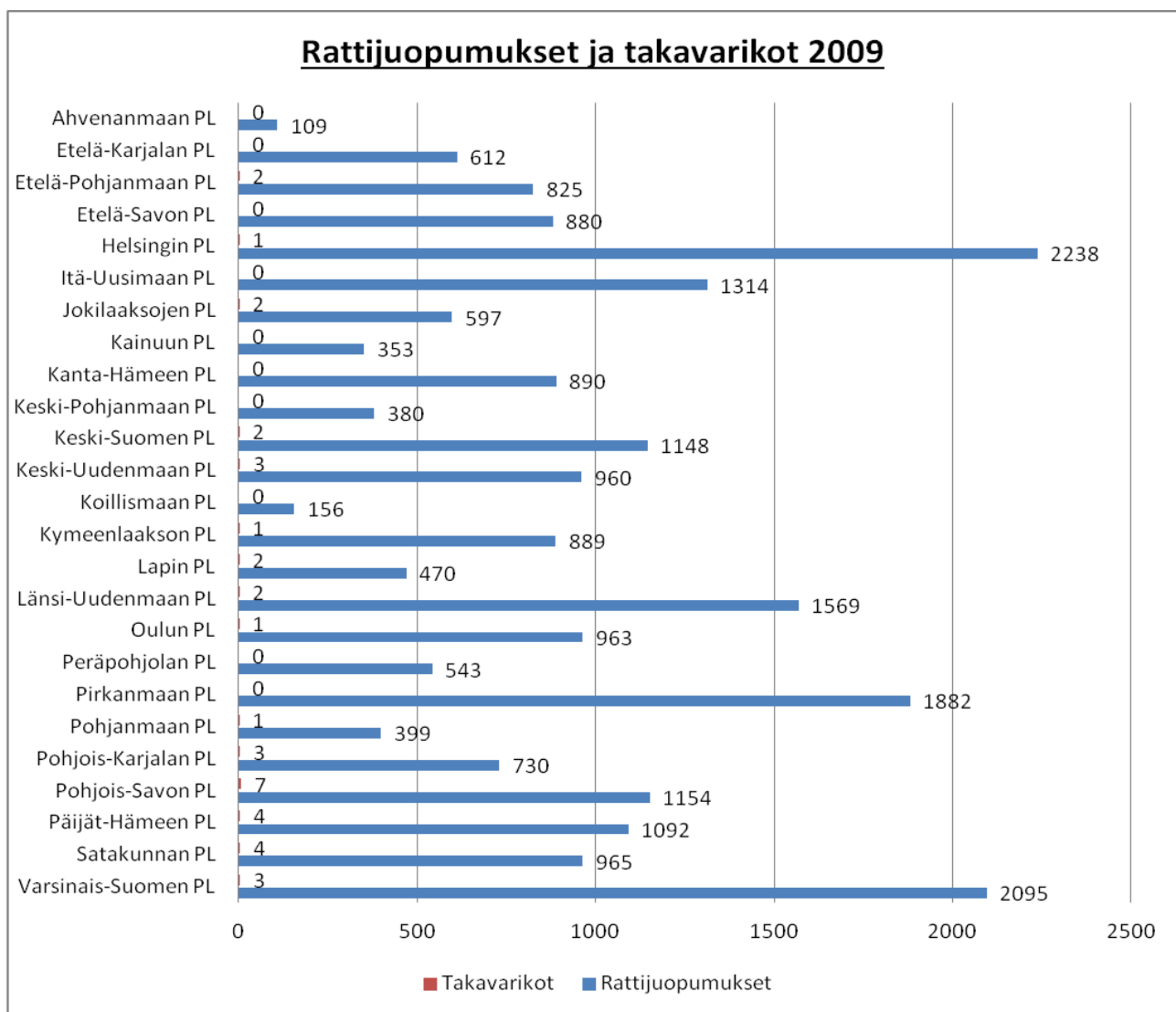
POHA:n ilmoituksen mukaan PATJA:lta tapaukset poistuvat vuoden kuluttua viimeisimpänä vanhentuvan rikoksen vanhennuttua. Eli mikäli törkein nimike on ollut rattijuopumus, juttu poistuu 3 vuoden kuluttua tekopäivästä ja vastaavasti törkeä rattijuopumus kuuden vuoden kuluttua tekopäivästä. Tällöin esimerkiksi vuoden 2006 rattijuopumuksista tuomittuja konfiskaatiotietoja ei ole enää saatavilla. Tilasto ei ole myöskään kattava ennen 30.9.2011 tapahtuneiden rikosten osalta. Tilastot antavat edellä mainituista seikoista huolimatta hyvän kuvan takavarikkojen määrästä sekä siitä, missä päin Suomea ajoneuvoja on takavarikoitu ja lopulta konfiskoitu.



Kuva 40. Ajoneuvojen takavarikoiden määrä Suomessa vuosina 2009-2013

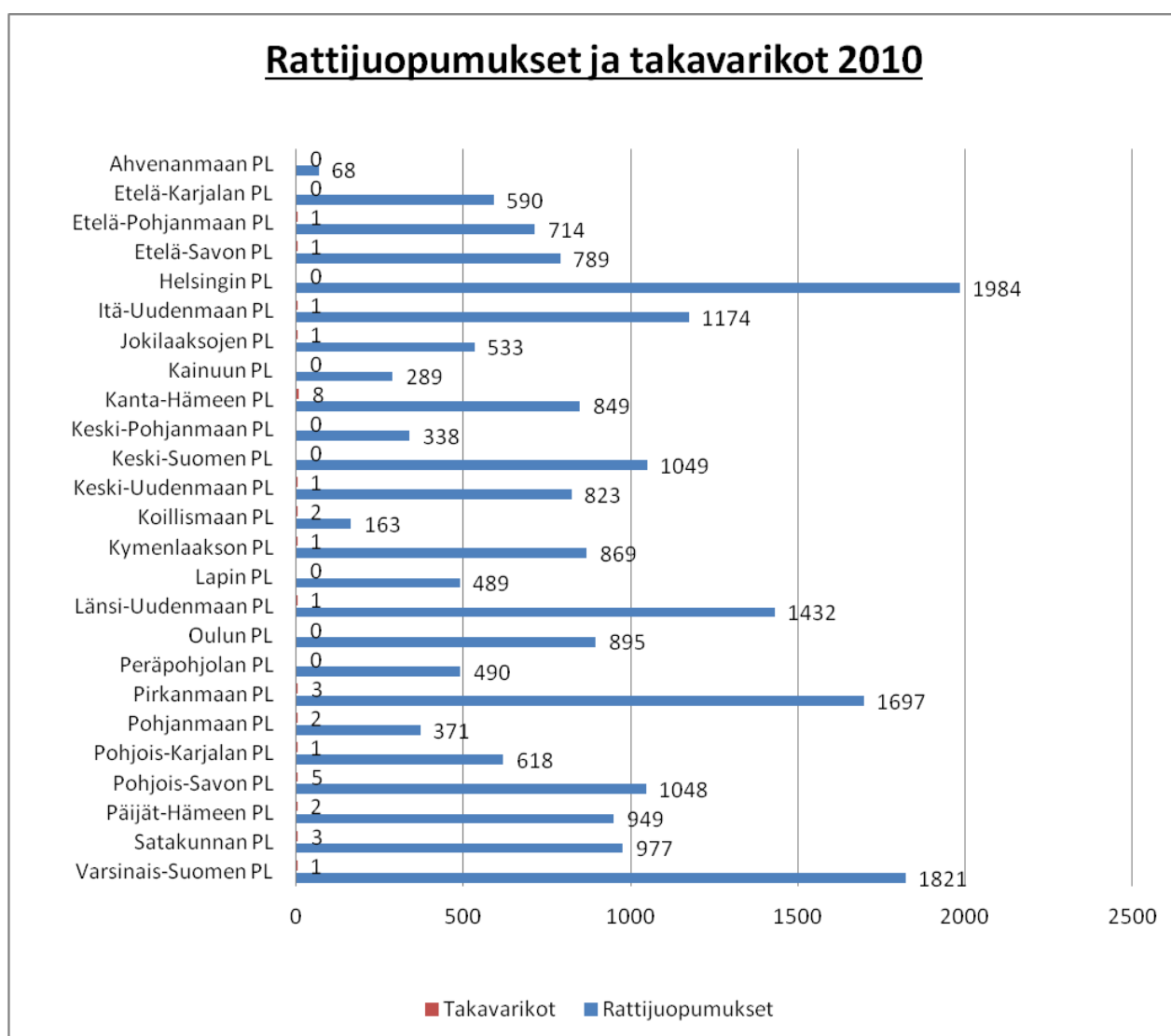
6.3 Takavarikkojen maantieteellinen kattavuus Suomessa vuosina 2009 – 2013

Vuonna 2009 eniten rattijuopumuksia oli Helsingin, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitosten alueilla. Takavarikoinnin todennäköisyys oli Helsingin alueella vain 0,04 prosenttia, Varsinais-Suomen alueella 0,14 prosenttia ja Pirkanmaan alueella 0 prosenttia. Vähiten rattijuopumuksia oli Ahvenanmaan, Koillismaan ja Kainuun poliisilaitosten alueilla. Näillä alueilla ei tehty kyseisenä vuonna yhtään takavarikkoa. Eniten takavarikoitiin ajoneuvoja Pohjois-Savon alueella, jossa takavarikoinnin todennäköisyys rattijuopumuksen seurauksena oli 0,60 prosenttia.



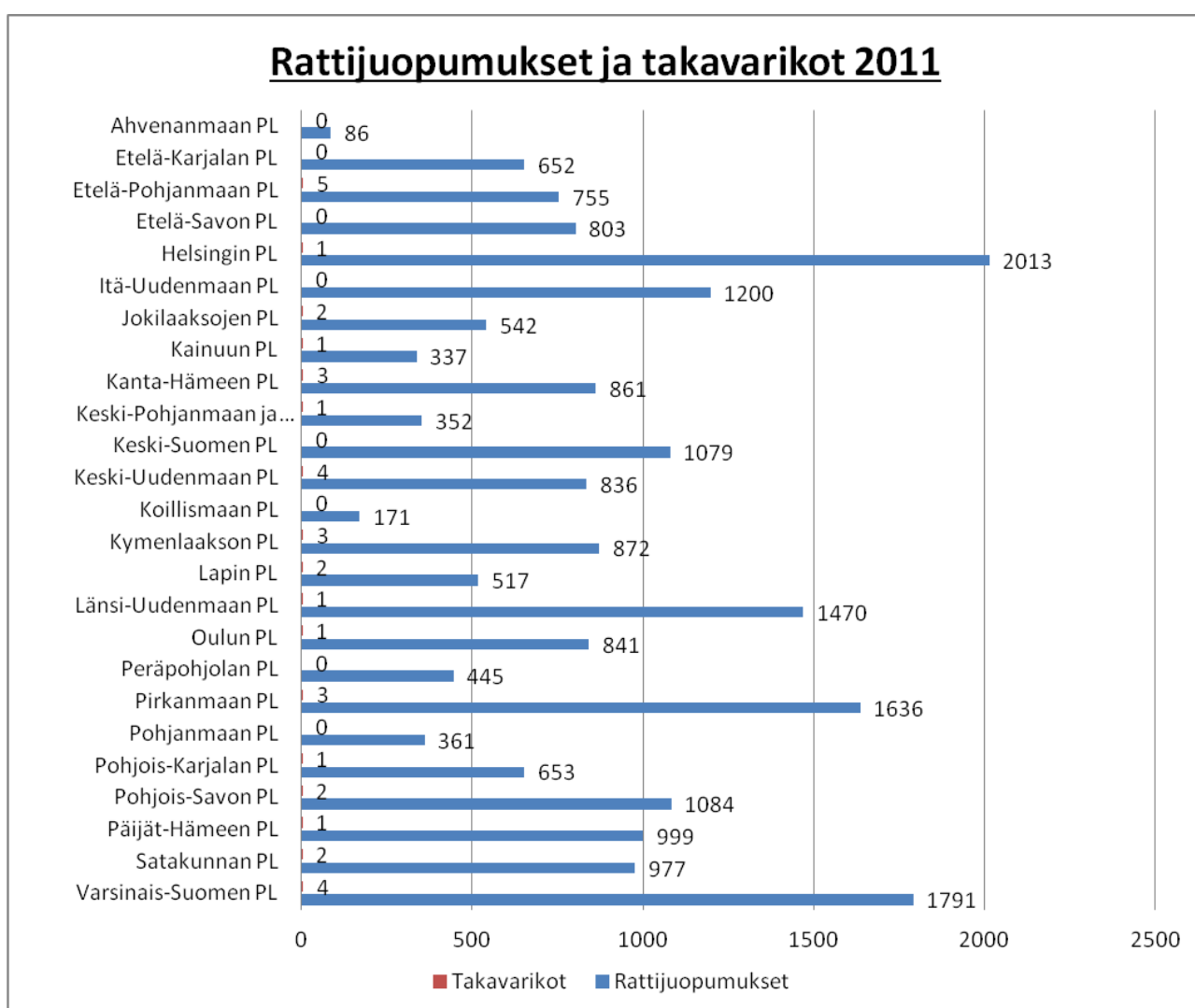
Kuva 41. Vuoden 2009 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain

Vuonna 2010 eniten rattijuopumuksia oli edelleenkin Helsingin, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitosten alueilla. Helsingin alueella ei tehty vuonna 2010 yhtään takavarikkoa. Varsinais-Suomen alueella todennäköisyys takavarikoinnille oli 0,05 prosenttia ja Pirkanmaan alueella 0,18 prosenttia. Vähiten rattijuopumuksia oli tänäkin vuonna Ahvenanmaan, Koillismaan ja Kainuun poliisilaitosten alueilla. Ahvenanmaan ja Kainuun poliisilaitoksen alueella ei tehty kyseisenä vuonna yhtään takavarikkoa. Koillismaan poliisilaitoksen alueella takavarikkoon päätyi 1,22 prosenttia ja rattijuoppojen ajoneuvoista. Lukumäärällisesti eniten takavarikoitiin ajoneuvoja Pohjois-Savon alueella, jossa takavarikoinnin todennäköisyys rattijuopumuksen seurauksena oli 0,48 prosenttia.



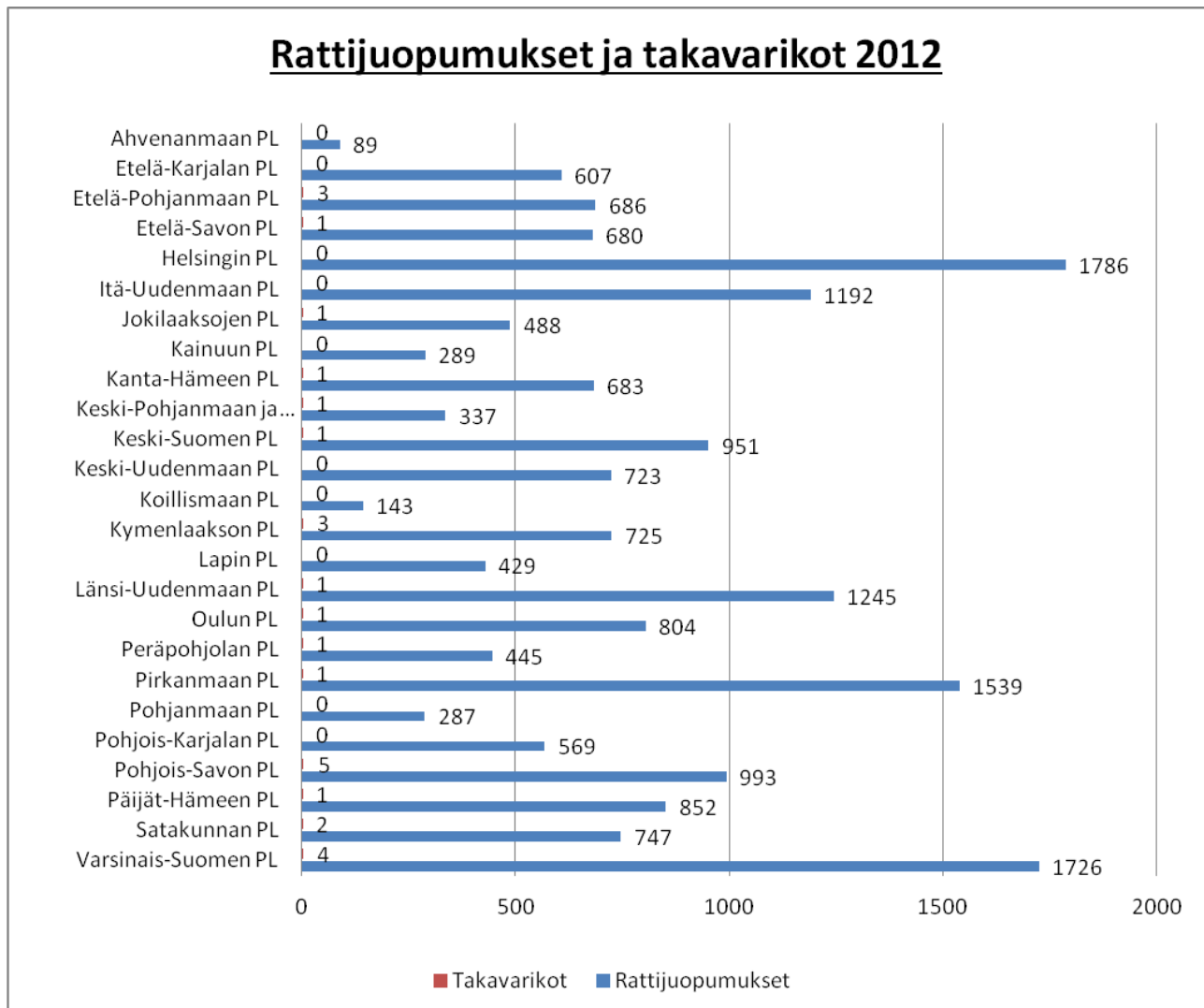
Kuva 42. Vuoden 2010 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain

Vuonna 2011 eniten rattijuopumuksia oli jälleen Helsingin, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitosten alueilla. Helsingin poliisilaitoksen alueella tehtiin vuonna 2011 yksi takavarikko ja todennäköisyys takavarikoinnille oli näin ollen 0,05 prosenttia. Varsinais-Suomen alueella todennäköisyys takavarikoinnille oli 0,22 prosenttia ja Pirkanmaan alueella 0,18 prosenttia. Vähiten rattijuopumuksia oli tänäkin vuonna Ahvenanmaan, Koillismaan ja Kainuun poliisilaitosten alueilla. Ahvenanmaan ja Koillismaan poliisilaitoksen alueella ei tehty kyseisenä vuonna yhtään takavarikkoa. Kainuun poliisilaitoksen alueella takavarikkoon päätyi 0,29 prosenttia ja rattijuoppojen ajoneuvoista. Lukumäärällisesti eniten takavarikoitiin ajoneuvoja Etelä-Pohjanmaan poliisilaitoksen alueella, jossa takavarikoinnin todennäköisyys rattijuopumuksen seurauksena oli 0,66 prosenttia.



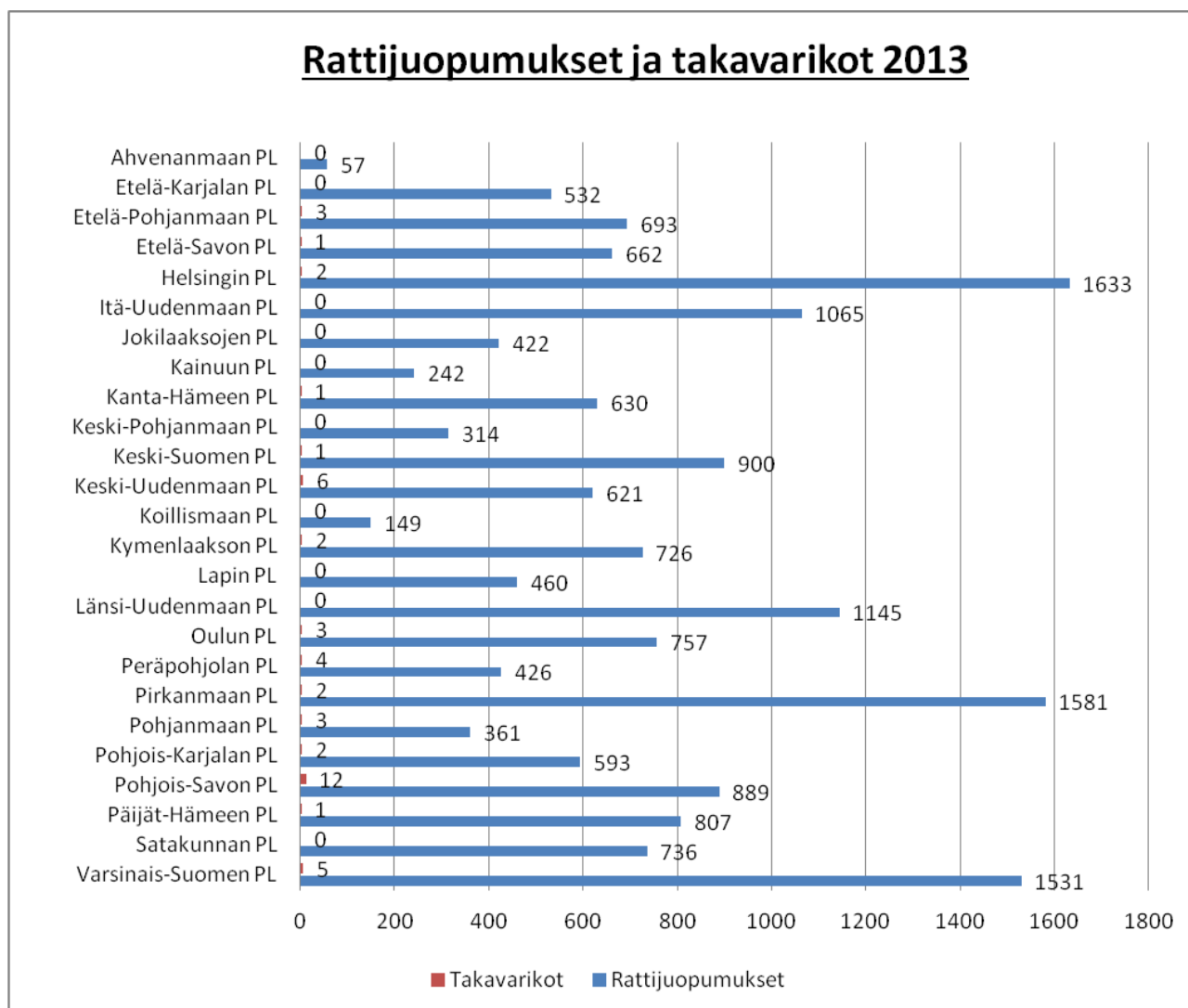
Kuva 43. Vuoden 2011 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain

Vuonna 2012 eniten rattijuopumuksia oli edelleenkin Helsingin, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitosten alueilla. Helsingin alueella ei tehty vuonna 2012 yhtään takavarikkoa. Varsinais-Suomen alueella todennäköisyys takavarikoinnille oli 0,23 prosenttia ja Pirkanmaan alueella 0,06 prosenttia. Vähiten rattijuopumuksia oli tänäkin vuonna Ahvenanmaan, Koillismaan ja Pohjanmaan poliisilaitosten alueilla. Näillä alueilla ei tehty kyseisenä vuonna yhtään takavarikkoa. Määrällisesti eniten takavarikoitiin ajoneuvoja Pohjois-Savon alueella, jossa takavarikoinnin todennäköisyys rattijuopumuksen seurauksena oli 0,50 prosenttia.



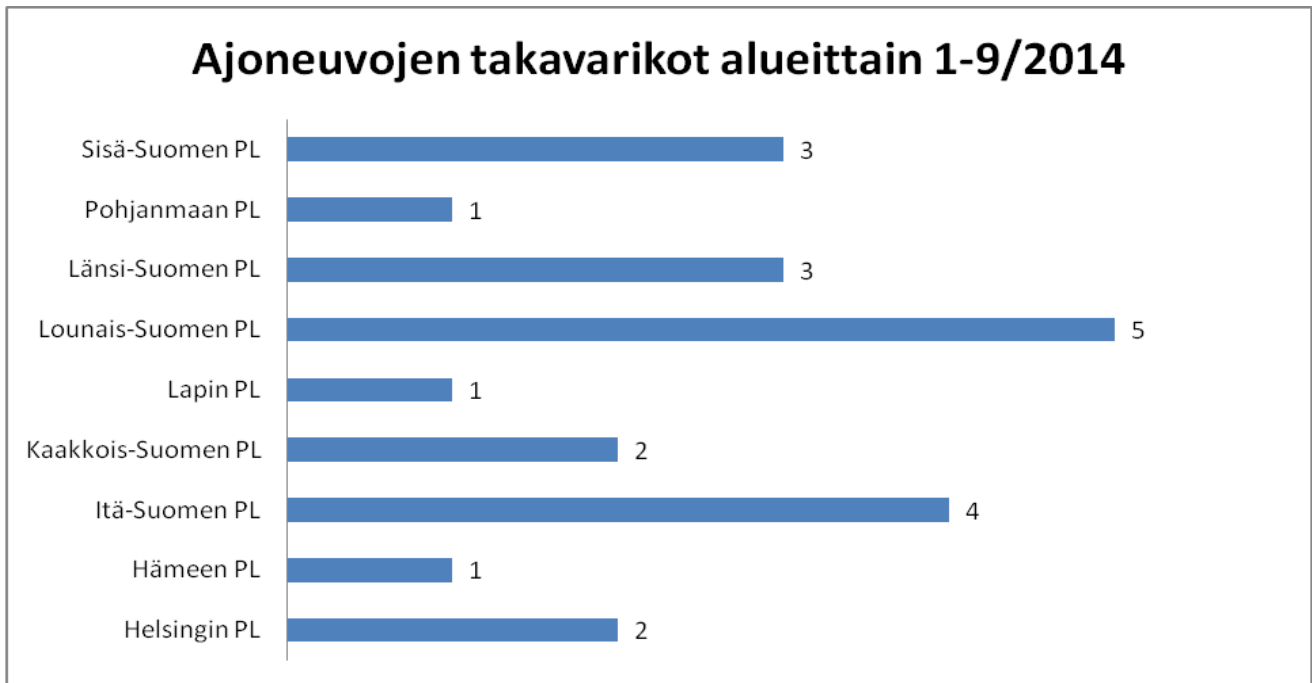
Kuva 44. Vuoden 2012 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain

Vuonna 2013 eniten rattijuopumuksia oli edelleenkin Helsingin, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitosten alueilla. Helsingin alueella todennäköisyys takavarikoinnille oli 0,12 prosenttia, Varsinais-Suomen alueella 0,31 prosenttia ja Pirkanmaan alueella 0,13 prosenttia. Vähiten rattijuopumuksia oli tänäkin vuonna Ahvenanmaan, Koillismaan ja Kainuun poliisilaitosten alueilla. Näillä alueilla ei tehty kyseisenä vuonna yhtään takavarikkoa. Eniten takavarikoitiin ajoneuvoja jälleen Pohjois-Savon alueella, jossa takavarikoinnin todennäköisyys rattijuopumuksen seurauksena oli 1,35 prosenttia.



Kuva 45. Vuoden 2013 rattijuopumusrikokset ja ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain

Kuviosta 45 voidaan todeta, että ajoneuvo on määrätty takavarikkoon vuoden 2014 tammi-syyskuussa maantieteellisesti samoin kuin aikaisempina vuosina. Itä- ja Lounais-Suomessa on tuomittu määrällisesti eniten konfiskaatioita. Etelä-Suomessa on takavarikoitu ajoneuvo vain yhdessä rattijuopumustapauksessa.



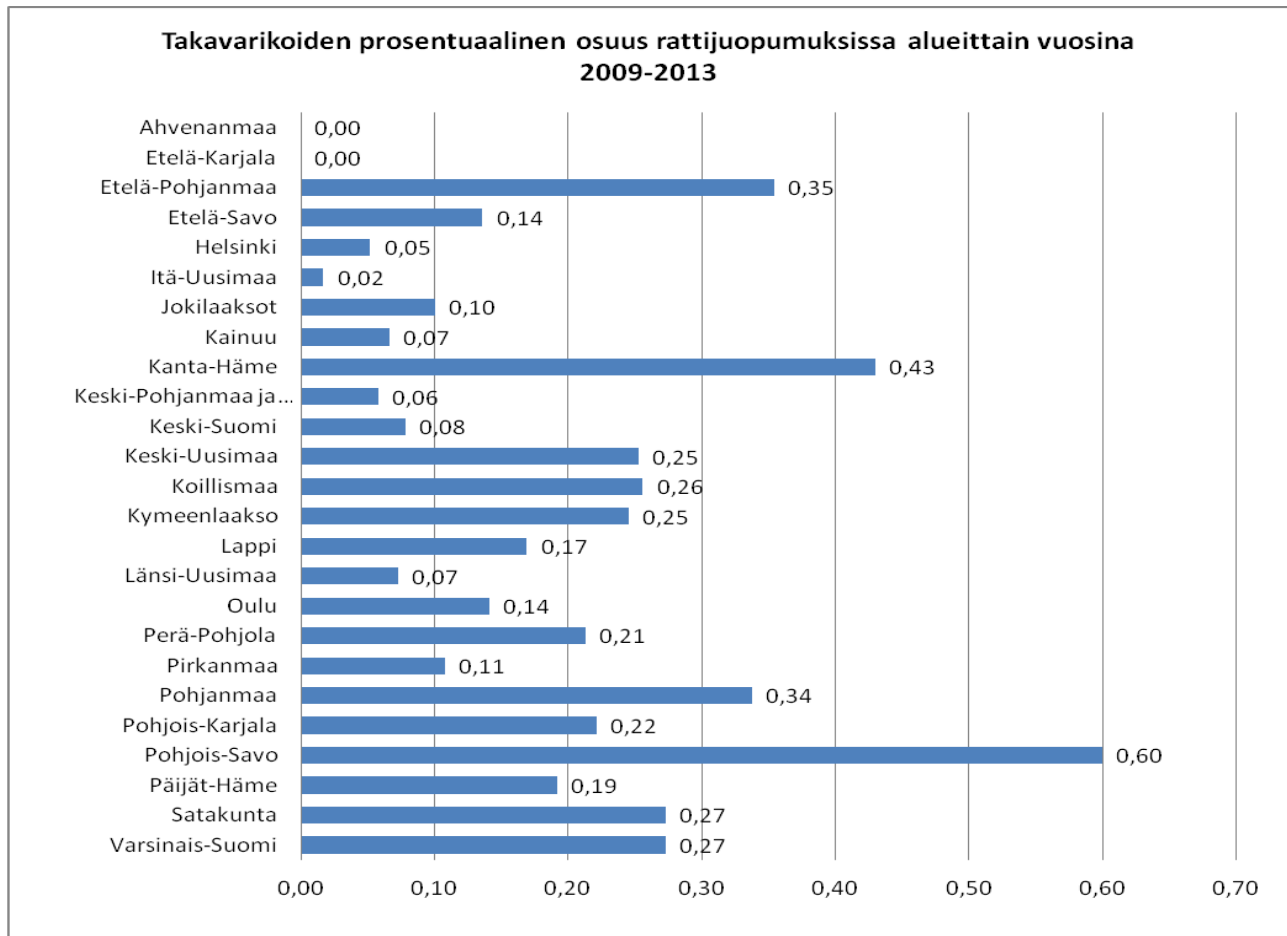
Kuva 46. Ajoneuvojen takavarikot poliisilaitoksittain tammi-syyskuussa 2014

6.3.1 Huomioita takavarikoiden maantieteellisestä jakautumisesta

Vuosien 2009 - 2013 aikana Pohjois-Savon, Varsinais-Suomen, Etelä-Pohjanmaan, Päijät-Hämeen sekä Kymenlaakson poliisilaitoksien alueella on takavarikoitu joka vuosi ainakin yksi ajoneuvo rattijuopumustapauksista. Näillä alueilla ei siten ole ollut tarkastelujaksolla yhtään ”nollavuotta”.

Tilastokeskuksen taulukossa (Kuvio 12) on kuvattu poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä maakunnittain 10000 asukasta kohden vuonna 2012. Tilaston mukaan Etelä-Karjala pitää kärkisijaa. Tästä huolimatta Etelä-Karjalan poliisilaitoksen alueella ei ole takavarikoitu 2993 rattijuopumustapauksesta yhtään ajoneuvoa vuosien 2009 - 2013 välisenä aikana. Myöskään

Ahvenanmaan poliisilaitoksen 409 rattijuopumustapauksesta ei vuosien 2009 - 2013 välisenä aikana määrätty yhtään takavarikkoa.



Kuva 47. Takavarikoiden prosentuaalinen osuus rattijuopumustapauksissa

Helsingissä on vuosien 2009 - 2013 välisenä aikana määrätty takavarikko viidesti. Helsingissä todettiin tuona aikana rattijuopumuksia yhteensä 9654. Helsingissä keskimäärin joka 1930 rattijuopumuksesta määrättiin takavarikko. Huomion arvoista on todeta, että pääkaupunkiseudulla on Suomen suurimmat liikennemäärät. Siitä huolimatta tällä alueella määrättiin suhteessa vähiten takavarikkoja.

Samana aikana Pohjois-Savossa määrättiin takavarikko 31 kertaa 5168 rattijuopumusrikoksesta. Pohjois-Savossa keskimäärin joka 167 rattijuopumuksesta määrättiin takavarikko. Pohjois-Savon alueella määrätään siten yli kymmenkertainen määrä takavarikkoja Helsinkiin verrattuna.

Toiseksi eniten takavarikkoja on määrätty Kanta-Hämeen poliisilaitoksessa. Kanta-Hämeen poliisilaitoksen 3023 rattijuopumusrikoksesta on vuosien 2010 - 2013 välisenä aikana määrätty takavarikko 13 kertaa. Kanta-Hämeen alueella määrätään keskimäärin joka 232 rattijuopumustapauksesta takavarikko.

Muut poliisilaitokset:

Etelä-Pohjanmaan poliisilaitos, 3673 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana 13 takavarikkoa. Keskimäärin joka 282 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Etelä-Savon poliisilaitos, 2208 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kolme takavarikkoa. Keskimäärin joka 736 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Itä-Uudenmaan poliisilaitos, 5945 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana yksi takavarikko. Keskimäärin joka 5945 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Jokilaaksojen poliisilaitos, 5970 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kuusi takavarikkoa. Keskimäärin joka 995 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Kainuun poliisilaitos, 1510 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana yksi takavarikko. Keskimäärin joka 1510 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Keski-Pohjanmaan ja Pietarsaaren poliisilaitos, 1721 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana yksi takavarikko. Keskimäärin joka 1721 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Keski-Suomen poliisilaitos, 5127 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana neljä takavarikkoa. Keskimäärin joka 1281 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Keski-Uudenmaan poliisilaitos, 3963 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kymmenen takavarikkoa. Keskimäärin joka 396 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Koillismaan poliisilaitos, 782 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kaksi takavarikkoa. Keskimäärin joka 391 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Kymenlaakson poliisilaitos, 4081 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kymmenen takavarikkoa. Keskimäärin joka 408 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Lapin poliisilaitos, 2365 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana neljä takavarikkoa. Keskimäärin joka 591 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos, 6861 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana viisi takavarikkoa. Keskimäärin joka 1372 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Oulun poliisilaitos, 4260 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kuusi takavarikkoa. Keskimäärin joka 710 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Peräpohjolan poliisilaitos, 2349 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana viisi takavarikkoa. Keskimäärin joka 470 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Pirkanmaan poliisilaitos, 8335 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana yhdeksän takavarikkoa. Keskimäärin joka 926 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Pohjanmaan poliisilaitos, 1779 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana kuusi takavarikkoa. Keskimäärin joka 296 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Pohjois-Karjalan poliisilaitos, 3163 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana seitsemän takavarikkoa. Keskimäärin joka 451 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Päijät-Hämeen poliisilaitos, 4699 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana yhdeksän takavarikkoa. Keskimäärin joka 522 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

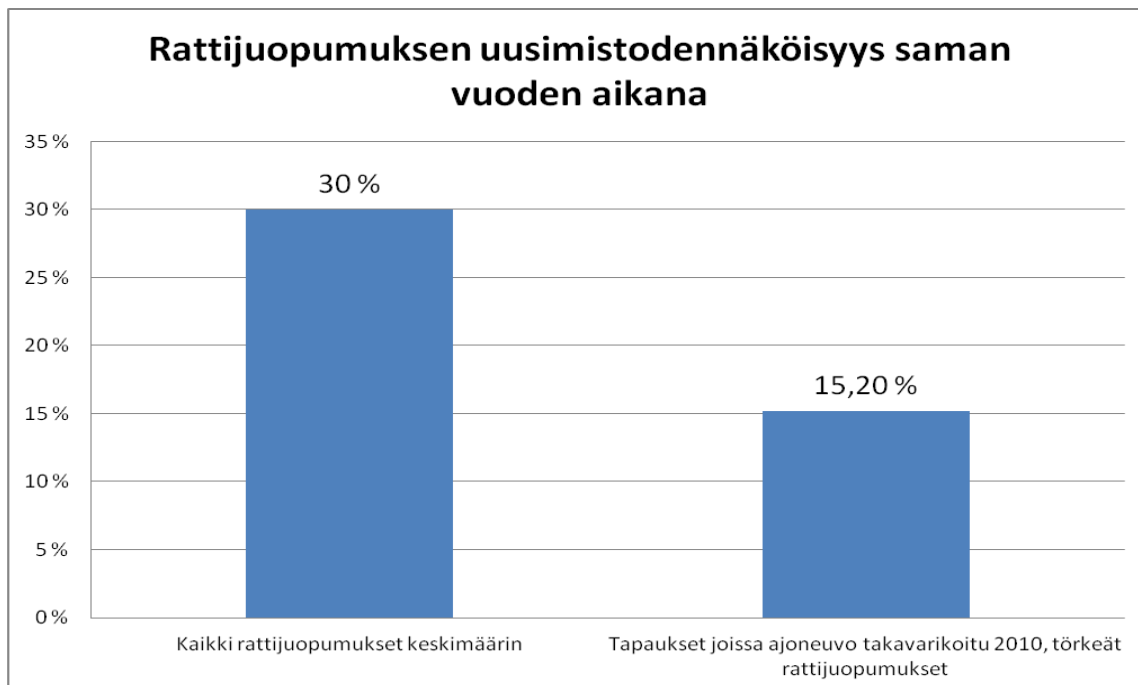
Satakunnan poliisilaitos, 4402 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana 12 takavarikkoa. Keskimäärin joka 366 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

Varsinais-Suomen poliisilaitos, 8064 rattijuopumustapausta, määrättiin 2009 - 2013 välisenä aikana 22 takavarikkoa. Keskimäärin joka 366 rattijuopumustapaus johti takavarikon määräämiseen.

6.4 Takavarikon tai konfiskaatioiden merkitys teon uusimiselle

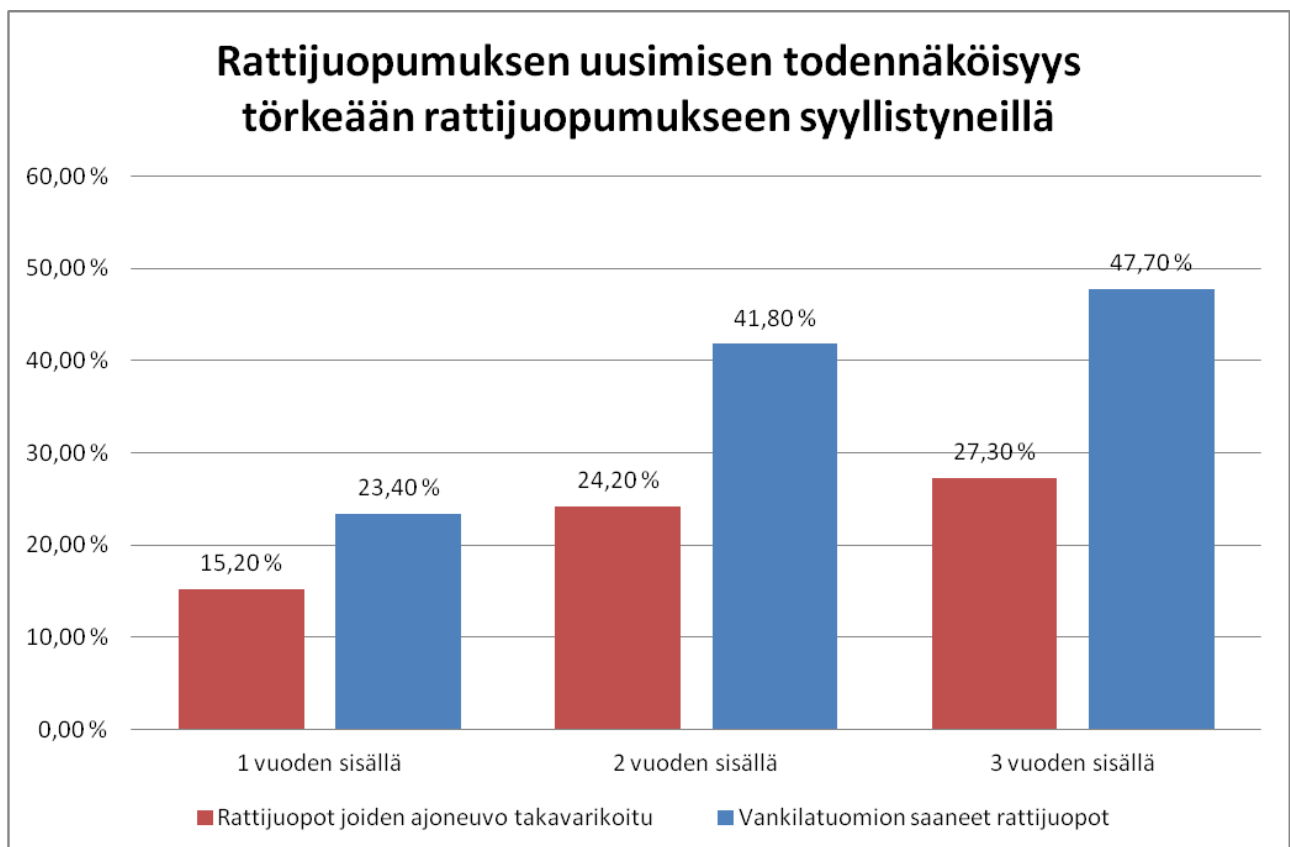
Olen seuraavassa tarkastellut poliisin tietojärjestelmien PATJA sekä RikiTrip kautta jokaisen rattijuopumusrikokseen syyllistyneen kuljettajan rikoshistoriaa kun esitutkinnassa on vuonna 2010 määrätty ajoneuvo takavarikkoon. Rikosilmoitukset tapauksista olen saanut POHA:n antamasta tilastosta (liite 2). Tärkeintä ei ole ollut tarkastella kuljettajan aikaisempaa rikoshistoriaa ennen takavarikkoa, vaan historiaa sen jälkeen. Mikäli rattijuopumusrikoksen uusiminen on vähentynyt tai loppunut kokonaan, voidaan takavarikkoa ja mahdollista konfiskaatiota pitää vaikuttavana.

Tutkimukseni mukaan vuonna 2010 rattijuopumusrikokseen syyllistyneiden ajoneuvoja on määrätty takavarikoitavaksi esitutkinnassa 33 tapauksessa. Kaikki tutkittavan kohderyhmän henkilöt olivat syyllistyneet törkeään rattijuopumukseen. Näistä tapauksista 28 henkilöä ei uusinut rattijuopumusrikosta vuoden sisällä. Vain viisi henkilöä uusi rattijuopumusrikoksen vuoden sisällä takavarikoinnista. Rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys kaikissa rattijuopumustapauksissa on todettu olevan noin 30 prosenttia. Törkeissä rattijuopumuksissa uusimisen riski voi olla jopa 2,5 kertaa suurempi kuin kaikissa rattijuopumuksissa keskimäärin. Tämä tieto huomioiden voidaan tutkimustuloksestani todeta, että takavarikointi näyttäisi olevan erittäin tehokas keino pienentää rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyttä törkeään rattijuopumukseen syyllistyneillä.



Kuva 48 Rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys saman vuoden aikana

Tutkimuksessani halusin myös vertailla eri rangaistuskeinojen tehokkuutta ja niiden vaikutusta rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyteen. Hypénin tutkimuksessa 2004 oli tutkittu törkeästä rattijuopumuksesta vankilatuomion saaneiden henkilöiden rikoksen uusimisen todennäköisyyttä yhden, kahden ja kolmen vuoden sisällä. Vertasin Hypénin saamia tutkimustuloksia oman kohderyhmäni käyttäytymiseen yhden, kahden ja kolmen vuoden sisällä. Tutkimustulosteni mukaan niillä henkilöillä joiden ajoneuvo on takavarikoitu törkeän rattijuopumuksen seurauksena, on selkeästi pienempi todennäköisyys uusia rikoksensa, kuin niillä henkilöillä jotka ovat saaneet vankilatuomion törkeän rattijuopumuksen seurauksena.

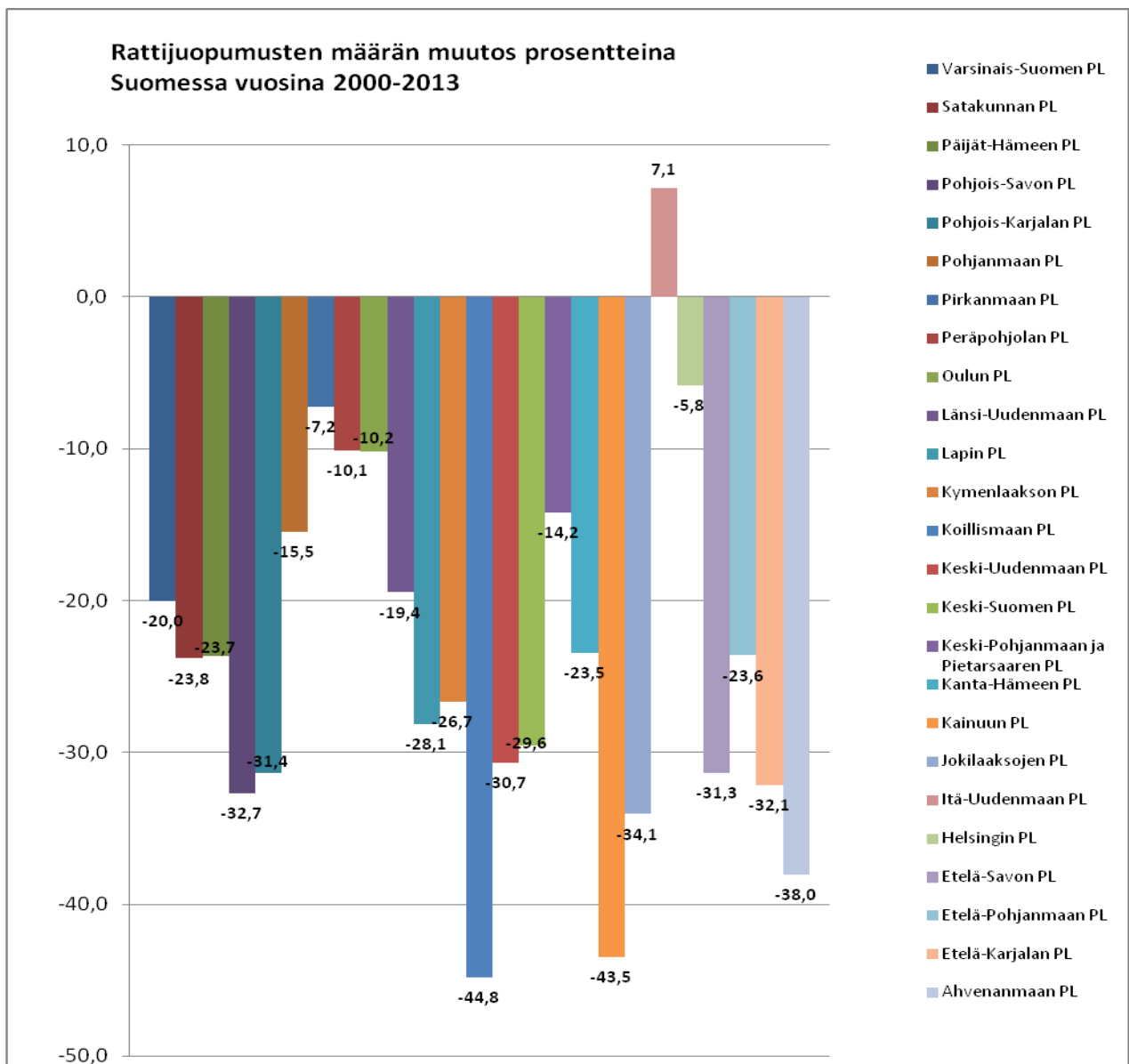


Kuva 49 Uusimisen todennäköisyyden vertailu törkeästä rattijuopumuksesta vankilaan tuomittujen sekä takavarikoitujen ajoneuvojen kuljettajien välillä

Ajoneuvon takavarikointi näyttäisi siis olevan vankilatuomioon verrattuna erittäin tehokas keino pienentää rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyttä. Lisäksi se on yhteiskunnalle halvempi keino kuin vankilatuomio.

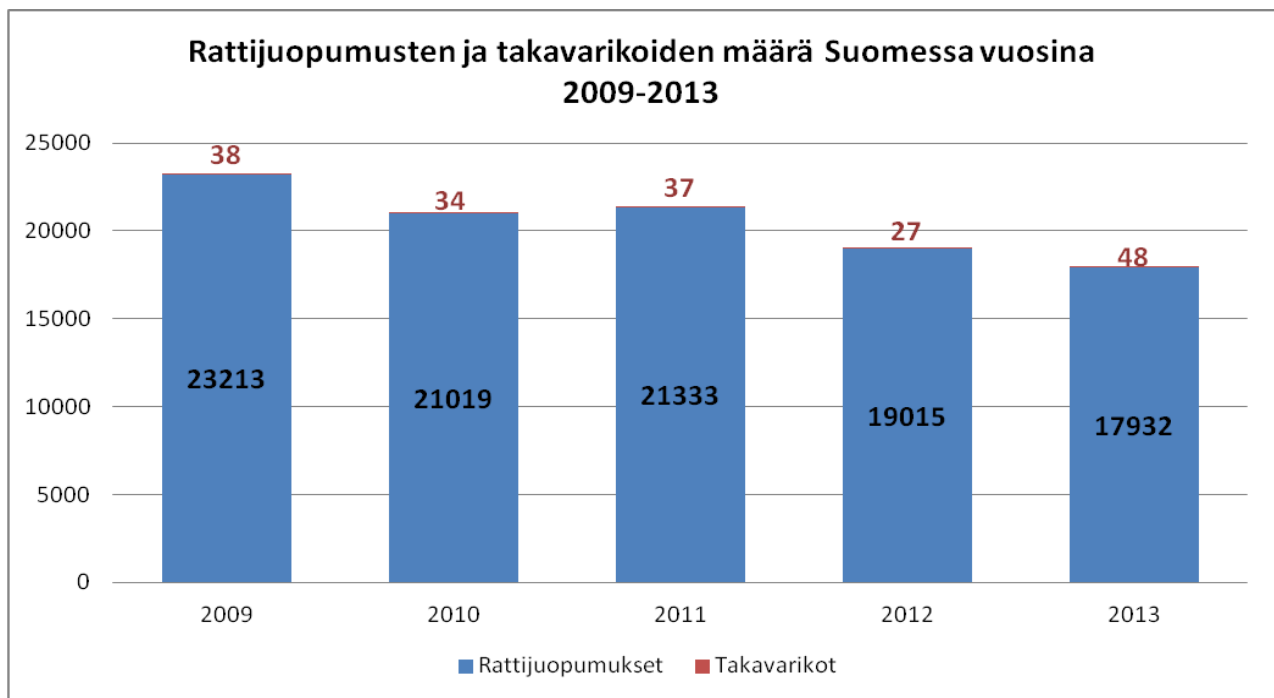
7 TUTKIMUKSEN TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksessani selvitin rattijuopumusten määrän muutokset Suomessa vuosina 2000-2013. Vastauksena ensimmäiseen tutkimuskysymykseeni voidaan todeta rattijuopumuksen kokonaisuudessaan vähentyneen Suomessa kyseisellä tarkasteluvälillä. Alueittaisessa tarkastelussa huomataan, että ainoastaan Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella rattijuopumusten määrä oli kasvanut. Muilla alueilla rattijuopumusten määrä oli pienentynyt. Tutkimus osoittaa kuitenkin selvästi sen, miten epätasainen rattijuopumusten määrän muutos on eri puolilla Suomea.



Kuva 50. Rattijuopumusrikosten määrän prosentuaalinen muutos Suomessa vuosina 2000-2013

Toisena tutkimuskysymyksenäni oli selvittää rattijuopumusrikokseen syyllistyneiden henkilöiden ajoneuvojen takavarikkojen määrä Suomessa vuosien 2009 - 2013 aikana. Rattijuopumusten määrä on pienentynyt, mutta sen sijaan takavarikoiden prosentuaalinen osuus on kasvanut. Vuonna 2009 todennäköisyys ajoneuvon takavarikoinnille oli 0,16% kun vuonna 2013 todennäköisyys oli 0,27%.



Kuva 51. Rattijuopumusten ja takavarikoiden määrät tarkastelujaksolla 2009-2013

Rattijuopumusrikoksia oli tarkastelujaksolla yhteensä 102512 ja näistä on tekijältä otettu ajoneuvo takavarikkoon 184 kertaa. Tarkastelujakson aikana kokonaisuudessaan 0,18% rattijuopumuksesta on otettu ajoneuvo takavarikkoon.

Tutkimukseni kolmantena kysymyksenä oli selvittää takavarikkojen alueellista kattavuutta ja alueellisia eroja Suomessa. Tutkimustuloksista käy ilmi, että takavarikon käytössä on merkittäviä alueellisia eroja Suomessa. Yleisintä takavarikointi ja sen johtaminen konfiskaatioon oli Pohjois-Savossa, jossa todennäköisyys takavarikoinnille oli 0,60 prosenttia, Kanta-Hämeessä 0,43 prosenttia ja Etelä-Pohjanmaalla 0,35 prosenttia. Ahvenanmaalla ja Etelä-Karjalassa ei ole tarkasteluvälillä takavarikoitu yhtään ajoneuvoa. Takavarikoinnin ja konfiskaation käytössä ei siis

ole valtakunnan tasolla yhtenäistä linjaa vaan sen käyttö vaihtelee merkittävästi eri poliisialueiden välillä.

Tutkimukseni tärkein kysymys oli selvittää, onko takavarikolla ja konfiskaatiolla vaikutusta rattijuopumuksen uusimisalttiuteen. Tutkimuksessani tutkittiin 33 rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön käyttäytymistä ajoneuvon takavarikoinnin jälkeen. Heistä vain viisi henkilöä syyllistyi uudestaan rattijuopumukseen vuoden sisällä ajoneuvon takavarikoinnista. Normaalisti rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys on 30 prosenttia. Rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys tutkitussa kohderyhmässä, jossa oli tehty ajoneuvon takavarikko tai konfiskaatio, oli 15,20 prosenttia. Pitkällä aikavälillä tarkasteltuna rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys on yli 60 prosenttia. Tutkimassani kohderyhmässä 12 henkilöä uusi rikoksen viiden vuoden ajanjaksolla, jolloin uusimisen todennäköisyys on 36,4 prosenttia. Tutkimustuloksesta voidaan siis päätellä takavarikoinnin ja konfiskaation olevan erittäin tehokas keino estää rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyttä.

7.1 Huomioita takavarikon tai konfiskaation merkityksestä

Tarkastelin jokaisen 33 rattijuopumusrikoksen esitutkintaa sekä kuljettajan rikoshistoriaa poliisin tietojärjestelmien Patja sekä RikiTripin kautta. Kuljettajista jokainen oli syyllistynyt useisiin rattijuopumusrikoksiin ennen ajoneuvon takavarikointia. Useat kuljettajat ovat syyllistyneet rattijuopumusrikokseen peräkkäisinä päivinä ennen takavarikkoon johtanutta rikosta. Takavarikon jälkeen rattijuopumusrikollisuus on päättynyt joko kokonaan tai siihen on tullut vuosien tauko. Poikkeuksena ovat olleet huumausaineiden sekä alkoholin ongelmakäyttäjät. Heihin ei näyttäisi vaikuttavan mikään muu keino vankeustuomiota lukuun ottamatta.

21 kuljettajaa 33:stä ei ole vuotta pidemmälläkään aikavälillä tarkasteltuna uusiut rattijuopumusrikosta takavarikon jälkeen. Tämä on noin 63,6 prosenttia kaikista kuljettajista. Takavarikolla näyttäisi olevan siten rikoskierrettä katkaiseva sekä ennalta estävä merkitys. On tärkeää huomata, että kyseessä ovat ongelmakuljettajat joiden rikoskäyttäytymiseen eivät normaalit rattijuopumusta ehkäisevät keinot kuten alkolukko ole vaikuttaneet vaan heidän ajoneuvo on jouduttu takavarikoimaan.

Nykyinen takavarikointikäytäntö ei ole millään tavoin tasapuolinen rattijuopumuksesta kiinni jääneelle moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle. Todennäköisyys, että rattijuoppo menettää ajoneuvonsa valtiolle on yli kymmenkertainen Pohjois-Savossa kuin Etelä-Suomessa ja erityisesti Helsingissä, vaikka eteläisessä Suomessa on huomattavasti suuremmat liikenne- ja rattijuopumusmäärät.

Tarkastelin tutkimuksessani tarkemmin Kanta-Hämeen ja Pohjois-Savon poliisilaitosten alueita, joissa on vuonna 2010 takavarikoitu eniten ajoneuvoja rattijuopumusrikoksista. Pohjois-Savon alueella on takavarikoitu kaikkein eniten ajoneuvoja vuosien 2009 - 2013 aikana.

Katsoin poliisin tietojärjestelmä PATJA:sta kaikkien Kanta-Hämeen ja Pohjois-Savon poliisilaitoksen takavarikointien historian vuosien 2009 - 2013 välisenä aikana. Kanta-Hämeen poliisilaitoksen 13:sta takavarikosta esitutkinnassa palautettiin seitsemän ajoneuvoa omistajalleen, käräjäoikeus palautti kolme ajoneuvoa omistajalleen ja tuomitsi kolme ajoneuvoa valtiolle. Konfiskaatioprosentti kaikista takavarikoinneista pidemmällä aikavälillä on siten 23 prosenttia.

Pohjois-Savon poliisilaitoksen 31:stä takavarikosta esitutkinnassa palautettiin kuusi ajoneuvoa omistajalleen, käräjä- tai hovioikeus palautti seitsemän ajoneuvoa omistajalleen ja tuomitsi 15 ajoneuvoa valtiolle. Kolme ajoneuvoa oli vielä vuoden 2014 alussa takavarikossa. Konfiskaatioprosentti kaikista takavarikoinneista pidemmällä aikavälillä on siten 48 prosenttia, kun vielä sillä hetkellä takavarikossa olevia ajoneuvoja ei huomioida.

Kanta-Hämeen poliisilaitoksen alueella vuonna 2010 tavatuista 849:sta rattijuopumusrikoksesta otettiin tutkinnanjohtajan määräyksellä takavarikkoon kahdeksan ajoneuvoa. Näistä esitutkinnassa palautettiin ajoneuvo omistajalleen neljästi. Käräjäoikeus määräsi ajoneuvon palautettavaksi omistajilleen kerran ja tuomitsi ajoneuvon valtiolle kolme kertaa. Kahdeksasta takavarikosta määrättiin siten konfiskaatio kolmesti eli noin 37,5 prosenttia takavarikoiduista ajoneuvoista konfiskoitiin.

Pohjois-Savon poliisilaitoksen alueella vuonna 2010 tavatuista 1154:sta rattijuopumusrikoksesta määrättiin tutkinnanjohtajan määräyksellä takavarikkoon viisi ajoneuvoa. Näistä ei esitutkinnassa palautettu omistajalleen yhtäkään. Käräjäoikeus määräsi ajoneuvon palautettavaksi omistajalleen

kerran ja tuomitsi ajoneuvon valtiolle neljä kertaa. Viidestä takavarikosta määrättiin siten konfiskaatio neljäksi, eli konfiskaatioprosentti oli 80.

Konfiskaatioiden prosentuaalinen osuus takavarikoista vaihtelee siis huomattavasti eri poliisilaitosten alueilla Suomessa. POHA:n tilastot osoittavat selkeästi myös tutkinnanjohtajien vaihtelevan kiinnostuksen ja ymmärryksen konfiskaation tehokkuudesta rangaistuskeinona eri puolilla Suomea. En usko siihen väittämään, että eri maakunnassa olisi erilaisia ongelmarattijuoppoja.

7.2 Ajatuksia rattijuopumusrikollisuudesta sekä uudistuksia rattijuopumusten tutkimukseen

Nykyinen lainsäädäntö sallii autolla ajamisen aina 0.49 promillen humalatilaan saakka. Näissä lukemissa poliisi joutuu nykyisen lainsäädännön mukaan toivottamaan hyvää ja turvallista matkaa lievässä humalatilassa olevalle autoilijalle. Mikäli Suomessa laskettaisiin promilleraja maantiellä 0.2 promilleen, olisi se selvä viesti ajoneuvon kuljettajille yhteiskunnan toiveesta tieliikenteen raitistamisesta ja samalla turvallisuuden parantamisesta. Kuljettajien juomatottumuksiin voidaan edelleen vaikuttaa lainsäädännön ja valistuksen avulla.

Samat keinot rattijuoppouden torjunnassa eivät sovellu kaikille rattijuopoilijoille koska päihteiden käyttäjiä on eriasteisia. Rattijuopot voidaan jakaa karkeasti kolmeen ryhmään. Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat nuoret ja ensikertalaiset, jotka nauttivat ajaessaankin alkoholia riskirajoilla eli noin puolen promillen tietämissä. Erityisesti nuorilla kuljettajilla alkoholi on liikenteessä suuri riskitekijä. Tämän ryhmän kuljettajiin ennalta estävänä keinona toimii tutkimustenkin mukaan parhaiten Ruotsin ja Norjan mukainen promillerajan laskeminen sekä valistus. Promillerajan laskulla 0,2 promilleen kuljettajien keskimääräinen humalatila laskee. Tämä parantaa liikenneturvallisuutta samaan tapaan kuin liikenteen keskinopeuksien laskeminen.

Toiseen ryhmään kuuluvat ottavat usein tietoisia riskejä päihtyneenä ajamisessa ja he jäävät kiinni tilastollisina uhreina, "laskuvirheen", väärin kalibroidun henkilökohtaisen alkoholimittarin, ilmoituksen tai liikenneonnettomuuden seurauksena. Tähän ryhmään kuuluville alkoholikon vaikutus on tehokasta, koska he ovat usein työssä olevia ja työssään autoa tarvitsevia henkilöitä.

Kolmanteen eli ongelmallisimpaan ryhmään kuuluvien elämänhallinta ja alkoholinkäyttö eivät ole enää minkäänlaisessa kontrollissa. He ajavat autollaan päivittäin humalassa. Henkilöt eivät "tarvitse" ajaakseen ajokorttia, eivätkä ajoneuvossa välttämättä edes rekisterikilpiä. He eivät välitä myöskään pidennetyistä ajokielloista. Alkolukkoa he eivät hanki, koska heillä ei ole ajokorttia. Tähän ryhmään ei vaikuta promillerajan laskeminen. Ajoneuvon takavarikoinnin lisäksi ainoastaan vankeusrangaistus estää heitä ajamasta. Vankeusrangaistus on kallis järjestelmä yhteiskunnalle ja joissakin tapauksissa myös yksilölle. Tämänkin vuoksi halvin ja tehokkain keino lisätä liikenneturvallisuutta ja vähentää rattijuopumuksia on takavarikoida heiltä ajoneuvo.

Poliisilla on mielestäni mahdollisuus kehittää työprosessejaan rattijuopumustapauksissa ja siten tehostaa merkittävästi työtään. Tällä hetkellä poliisilla kuluu työaikaa rattijuopumusten käsittelyssä erityisesti tekopaikan ja poliisiaseman välisen ajomatkan suhteen. Tarkkuusalkoholimittarit ja toimivat tietoliikenneyhteydet on saatava pikaisesti poliisiautoihin. Tällöin poliisin työaika ei kulu maantiellä rattijuoppojen kuljettamiseen ja tietokoneen etsintään.

Myös esitutkinnan resurssipula ja ruuhkaisuus pidentää tutkinta-aikaa joskus kohtuuttomasti. Lainsäädäntö tulisi muuttaa työprosesseja tukevaksi ja tietoliikenneaikakauteen soveltuvaksi. Erityisesti työprosessien nopeuttamiseksi poliisilla tulisi olla oikeus kirjoittaa rangaistusvaatimus suoraan tien päällä tavatessa rattijuopumustapauksessa silloin kun näyttö on kiistaton. Tällöin vain jälkinauttimistapaukset ja 1,2 promillen ylittävät sekä toistuvasti tekoihin syyllistyneet rattijuopumustapaukset menisivät edelleen täydelliseen esitutkintaan sekä tuomioistuimien ratkaistaviksi.

Rattijuopumustapauksien tien päällä tapahtuva pikakäsittely vapauttaisi kenttäpoliisin työpanosta muuhun liikennevalvontaan sekä järjestyksenpitotehtäviin. Samaan aikaan poliisin tutkintahenkilöstö voisi keskittyä muiden rikosten tutkintaan. Tällainen työprosessien kehittäminen säästäisi yhteiskunnan ja samalla veromaksajien varoja. Säästöä syntyisi erityisesti syyttäjä- ja tuomioistuinkäsittelyissä. Tarkkuusalkoholimittarit olisi hankittava myös kaikkiin suurempiin poliisiveneisiin.

Lainsäädännön sekä toimintatapojen muutoksien lisäksi tehokasta valistusta on jatkettava, koska se muokkaa asenteita oikeaan suuntaan ja lisäksi edesauttaa sopeutumista uuteen lainsäädäntöön. Tekniikka mahdollistaa jo nyt poliisien työprosessien parantamisen.

Itä-Suomen poliisilaitoksen rikoskomisario Heikki Mansikka-aho on ohjeistanut Pohjois-Savon alueen henkilöstöä siten, että normaalissa rattijuopumustapauksessa rikosilmoitukseen merkitään lyhyesti heti kaikki oleellinen kuulustelua ja rikoksesta epäillyn allekirjoitusta myöden. Mielestäni tällainen ohje on erinomainen osoitus maalaisjärjen ja luovuuden käyttämisestä. Tämä olisi hyvä ja toimiva ohje koko Suomessa. Saman ohjeen mukaan voitaisiin mielestäni toimia myös normaaleissa vesiliikennejuopumusrikoksissa, joissa yleisen oikeuskäytännön mukaan tuomitaan yleensä vain sakkorangaistus.

Esimerkki Ylä-Savon poliisissa rikosilmoitukseen merkityistä seikoista:

”Matti Möttösen (121212-1212) epäillään syyllistyneen rattijuopumukseen kuljettamallaan ja omistamallaan h-autolla ZZZ-123. Puhallus seulontamittariin 0,8 promillea ja tarkkuusalkometrin osoittama tulos on 0,40 mg/l.

Poliisipartio123:n konstaapelit Tehokas ja Terävä pysäyttivät liikennevalvonnan yhteydessä Möttösen kuljettaman h-auton ZZZ-123. Konstaapeli Terävän suorittamassa puhalluskokeessa seulontamittari osoitti 0,8 promillen lukemaa. Möttönen kertoi edellisenä iltana juoneensa 6 pullollista IV- olutta. Möttönen tunnustaa kuljettaneensa henkilöautoaan tarkkuusalkometrin osoittaman 0,40 mg/l tuloksen perusteella päihtyneenä. Möttönen määrättiin konstaapeli Terävän määräyksellä kirjallisesti väliaikaisen ajokieltoon.

Möttönen suostuu kirjalliseen menettelyyn. Möttösellemme on annettu tieto suostumuksen merkityksestä ja sen peruuttamisen mahdollisuudesta (ETL 5§ 1 mom. 4, ETPA 16 § 1 mom. 6). Möttösellemme on kerrottu alkolukon mahdollisuudesta ja alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 26.6.2008/439

Matti Möttönen

Matti Möttönen”

7.3 Konfiskaation ja takavarikon käyttö osana ennalta estävää toimintaa ja jatkotutkimusmahdollisuudet

Sisäministeriön julkaisun mukaan ennalta estävä toiminta on tärkeää ihmisten turvallisuuden tunteen ylläpitämiseksi. Ennalta estävällä toiminnalla pyritään estämään rikoksia, onnettomuuksia ja häiriöitä tapahtumasta mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Poliisin tehtävänä on rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Rikoksen ennalta

estämisellä tarkoitetaan niitä toimia, joilla puututaan rikokseen jo ennen sen tekemistä. (Ennalta estävä toiminta ja poliisin yleisvalvonta 2015 Helsinki: Sisäministeriö.)

Tutkimuksessani halusin selvittää pystytäänkö takavarikkoa ja konfiskaatiota käyttämään paremmin hyödyksi osana ennalta estävää toimintaa ja siten vähentää rattijuopumuksia. Tutkimustulokseni osoittavat, että takavarikko ja konfiskaatio pienentävät rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyttä vuoden sisällä yli 14 prosenttiyksiköllä. Ennalta estävässä toiminnassa on tärkeää tunnistaa kohderyhmät, joissa kyseinen keino tehoaa parhaiten. Suurin osa tutkimukseni kohderyhmästä kuului rattijuoppojen ongelmallisimpaan ryhmään. He ovat myös törkeään rattijuopumukseen syyllistyneitä henkilöitä, joilla on 2,5 kertaa suurempi riski uusia rikoksensa kuin rattijuopoilla keskimäärin. Tutkimustulokseni valossa voidaan siis olettaa konfiskaation ja rattijuopumuksen olevan erittäin tehokas rangaistuskeino etenkin näille henkilöille, joille muut rangaistuskeinot, kuten alkolukko eivät tehoa.

Ajoneuvon takavarikointi tai konfiskointi katkaisee siis todennäköisesti rikoksen uusimiskiirteen ja se tulisi ottaa tehokkaammin osaksi ennalta estävää toimintaa. Koska takavarikon ja konfiskaation käyttö on jakautunut erittäin epätasaisesti Suomessa, olisi tarpeen tehdä ohjeistus takavarikon ja konfiskaation käytöstä valtakunnan tasolle.

Mahdollisen jatkotutkimuksen aiheena voisi olla suurempi otos rattijuopoista jaettuna aiemmin mainitsemini kohderyhmiin. Olisi syytä tehdä tarkempaa kohderyhmittäistä tarkastelua rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyydestä eri kohderyhmissä. Tällaisella tutkimuksella saataisiin selvitettyä, millainen vaikutus rangaistuksella on rattijuopumuksen uusimiselle eri kohderyhmissä ja olisi mahdollista kohdistaa rangaistustoimet siihen kohderyhmään, jonka käytökseen sillä on todettu olevan eniten vaikutusta.

Tutkimustulokseni osoittivat myös, että konfiskaatioon tuomittujen osuus takavarikoista vaihteli merkittävästi eri poliisilaitosten alueella Suomessa. Epätasaisesta konfiskaatiotuomion todennäköisyydestä voidaan päätellä, että mitä enemmän oikeudessa tuomitaan konfiskaatioita, sitä enemmän se motivoi myös tutkinnanjohtajia takavarikoimaan rattijuoppojen ajoneuvoja ja vaatimaan konfiskaatiota oikeudessa. Edellä mainitusta ei ole tieteellistä näyttöä olemassa, joten tässä olisi myös yksi jatkotutkimuksen mahdollisuus.

Takavarikoinnista ja konfiskaation käytöstä tulee olla selvät POHA:n ohjeet, joita kenttä- ja tutkinnanjohtajien tulee noudattaa työssään. Mikäli tutkinnanjohtaja ei määrää ajoneuvoa takavarikkoon ja vaadi myöhemmin ajoneuvon konfiskaatiota, ei sitä syyttäjäkään kovin usein oikeudessa vaadi. Tällöin ei myöskään tuomioistuin konfiskaatiota oma-aloitteisesti tuomitse. Tutkimustulosteni avulla pystytään selvästi osoittamaan takavarikon ja konfiskaation tehokkuus rattijuopumuksen uusimisen vähentämisessä. Kun asiasta on selkeää tieteellistä näyttöä, sen käyttöä on helpompi perustella ja viedä eteenpäin poliisiorganisaatiossa. Ennalta estävässä toiminnassa on tärkeä käydä keskustelua ja tiedonvaihtoa yhteistyötahojen kanssa yhteisen näkemyksen luomiseksi ja toimintatapojen yhtenäistämiseksi. Tutkimustulosteni avulla pystytään myös perustellusti osoittamaan takavarikon ja konfiskaation tehokkuus poliisiorganisaation yhteistyötahoille.

LÄHTEET

Ahlroth Jenni & Pöllänen Markus: Liikenneturvallisuus-opetusmoniste. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tampere 2011.

Alasuutari, Pertti 1995: Laadullinen tutkimus. 3. painos. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy

Alikoivisto, J., Lintamo, H., Mäkitalo, S-R. & Westerinen, K. 2009. Liikenteen ammattilaiset ja amatöörit. Liikenneturvallisuuden asiantuntijaohjelma II:n lopputyö. Tampereen teknillinen yliopisto. 26 s.

Arnedt, J. T., Owens, J., Crouch, M., Stahl, J., & Carskadon, M. A. 2005. Neurobehavioral performance of residents after heavy night call vs after alcohol ingestion. Journal of the American Medical Association, 294, 1025–1033

Dawson, D., & Reid, K. 1997. Fatigue, alcohol and performance impairment. Nature, 388 (6639), 235.

Denzin, Norman k. & Lincoln, Yvonna S. 2000: Handbook of Qualitative Research. 2 nd edition. California, Sage Publications, inc.

Ellilä, Reijo. 1974: Uusittu liikenneläisluovutus. Porvoo

Ennalta estävä toiminta ja poliisin yleisvalvonta (2015) Helsinki: Sisäministeriö.
www.intermin.fi/fi/turvallisuus/yleinen_jarjestys_ja_turvallisuus/ennalta_estava_toiminta_ja_poliisin_yleisvalvonta Viitattu 26.2.2015

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2003: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 6. painos. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy

Finlex. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090#a1090-2002>. Luettu 29.12.2012.

Harisalo, Risto & Keski-Petäjä Timo & Talkkari, Antti 2006: Otin kynän kynsihini. Ohjeita tutkimuksen tekijöille. Tampere, Juvenes Print

Helminen K, Fredman M, Kanerva J, Tolvanen M, Viitanen M. 2012 Esitutkinta ja pakkokeinot, Talentum, Helsinki

Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Saatavissa: http://www.hlt.fi/HTL04_loppuraportti.pdf. Luettu 11.6.2013.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2004: Tutki ja kirjoita. 10., osin uudistettu painos. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy

Hypén, Kimmo 2004: Vankilasta vuosina 1993-2001 vapautuneet ja vankilaan uudestaan palanneet. Rikosseuraamusviraston julkaisuja 1/2004. Vammala, Vammalan kirjapaino Oy.

Impinen, Antti 2011. Arrested drunk drivers. Trends, social background, recidivism and mortality. National institute for health and welfare. Helsinki.

Kallberg, H. 2010. Harri Kallbergin kokoama aineisto Tampereen teknillisen yliopiston Liikennetalous-kurssin opetusmoniste uudistusta varten.

Kallberg, V-P. 2011a. Eri liikennemuotojen onnettomuuksien tilastointi. Esitutkimus. Trafin julkaisuja 1/2011. Helsinki. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/647-Eri_liikennemuotojen_onnettomuuksien_tilastointi_12011-pdf. Luettu 10.6.2013.

Kallberg, H. 2012. Tieliikenteen tietokeskus. Tieliikenteen kustannusarvio 2012. Saatavissa: http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/files/563/Tieliikenteen_kustannusarvio-2012.pdf. Luettu 23.1.2013.

Koskinen, Ilpo & Alasuutari, Pertti & Peltonen, Tuomo 2005: Laadulliset menetelmät kauppatieteissä. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy

Langel, K. 2008. Päätteet ja liikenne. EU päätteet liikenteessä tutkimusrintamalla: mitä odotettavissa? DRUID. Kalvosarja 15.5.2008. Saatavissa: http://www.ahts.fi/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=27/. Luettu 19.8.2013.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2010b. Tieliikenteen turvallisuus. Liikenneturvallisuussuunnitelman 2011-2014 taustaraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2010. 17.9.2010. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-11090.pdf&title=Julkaisuja%2035-2010/. Luettu 17.7.2013.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012. Alkolukko ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 3/2012. 30.12.2011. Saatavissa: http://www.lvm.fi/docs/fi/1986562_DLFE-14136.pdf. Luettu 19.8.2013

Liikenneraittiuistyöryhmä 2011. Liikenneraittiuskampanja 2011 - Tietopaketti. Saatavissa: <http://www.tekry.fi/liikenneraittius/tietopaketti.html/>. Luettu 18.2.2012.

Liikenneturva 2011c. Tilastokatsaus. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liikennetiedostot/Rattijuopumus_web.pdf. Luettu 18.2.2012.

Liikenneturvan sääntötuntemusselvitys 2013. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakointi/vasymys>. Luettu 12.8.2013.

Liikenneturva 2012. Väsymys. Saatavissa: www.liikenneturva.magazine.fi/tietolehti/2012.fi

Lillsunde, Pirjo; Langel, Kaarina; Blencowe, Tom; Kivioja, Aarne; Karjalainen, Karoliina; Lehtonen, Lasse. 2012: Psykoaktiiviset aineet ja onnettomuusriski tieliikenteessä. Duodecim. 128:1877-86

Löytty, Marita. 2013: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Liikenteen analyysit. Trafi. Helsinki ISBN 978-952-5893-77-9

Mansikka-aho, Heikki. 2010: Pohjois-Savon kihlakunnan poliisilaitoksen ohje ajoneuvojen takavarikoimiseksi rattijuopumustapauksissa Pohjois-Savon kihlakunnan alueella

Maslow, Abraham. 1943: A Theory of Human Motivation

Metsämuuronen, Jari. 2006: Laadullisen tutkimuksen käsikirja. 1. painos. Jyväskylä, Gummerus kirjapaino Oy

Metsämuuronen, Jari. 2008: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia-sarja 4. Kolmas painos. Jyväskylä, Gummerus kirjapaino Oy

Musakka, P. 2008. Päähteet liikenteessä. Saatavissa:
<http://demo.seco.tkk.fi/tervesuomi/item/ctl:15999/>. Luettu 18.8.2012.

Nilsson, G. 2004. Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. Lund: Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society.

Nuutila, Ari-Matti 2003: Menettämisseuraamuksia koskevia vanhoja ja uusia ongelmia. <https://sites.google.com/site/arimattinuutila/2003-menettamis-seuraamuksia>

Ojaniemi, K.K., Lintonen, T.P., Impinen, A.O., Lillsunde, P.M., & Ostamo, A.I. 2009. Trends in driving under the influence of drugs: a register-based study of DUID suspects during 1977-2007.

Patton, Michael Quinn 2002: Qualitative Research & Evaluation Methods. 3rd edition. California, Sage Publications, Inc.

Pikkarainen J, Penttilä A, Seppä H. 1995. Recidivism Of Drunken Driving in Finland 1972- 1994. Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. NHMRC, The University of Adelaide, Australia.

Pohjois-Savon kihlakunnan poliisilaitoksen ohje ajoneuvojen takavarikoimiseksi rattijuopumustapauksissa Pohjois-Savon kihlakunnan alueella 29.8.2010

Poliisihallituksen tilastot rattijuoposta vuosilta 2000 - 2013, kirjallinen tietoaaineisto poliisihallitukselta 3.2.2014.

Poliisin tulostietojärjestelmä PolStat. Luettu 20.3.2014

Radun, I. & Radun, J. 2008. Väsyneenä ajaminen. Mikä on tilanne Suomessa? Liikenneturvan tutkimuksia 123/2008. Saatavissa:

http://www.liikenneturva.fi/www/fitutkimus/tutkimukset/liiketiedostot/Vasyneena_ajaminen_Mik_on_tilanne_Suomessa.pdf. Luettu 12.9.2012.

Seitola, T. 2011. Liikennepsykologia. Tuomolyseo. Saatavissa: http://tuomolyseo.verkkopolku.com/file.php?a=tuomolyseo&=Liikennepsykologia_b..doc. Luettu 4.7.2013.

Seppälä, T. 2005b. Huumeet liikenteessä. Viitattu 19.8.2013. Saatavissa: <http://www.paihdelinkki.fi/tietoiskut/153-huumeet-liikenteessa/>. Luettu 20.1.2013.

Sisäministeriö, Poliisin ennalta estävän toiminnan strategia vuosille 2014 – 2018. 2/2014.

Summala, H. & Mikkola, T. 1994. Fatal accidents among car and truck drivers - Effects of fatigue, age, and alcohol-comsumption. Human Factors.

Supreme 2007. Tieliikenneturvallisuusalan parhaat käytännöt. Maakohtaisten toimenpiteiden käsikirja. Loppuraportti. Saatavissa: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/supreme_c_fi.pdf. Luettu 13.7.2013.

Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö. LINTU-julkaisuja 1. ISBN 951-723-750-2 (painotuote); 951-723-751-0. Saatavissa: http://www.lintu.info/taajamien_liikennekuolemat.pdf. Luettu 23.1.2014.

Tietolehti 2011 - 2012. Väsymys liikenteessä. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2010/siniset/vasymys.php>. Luettu 12.6.2012.

Tilastokeskus ja Liikenneturva 2010. Tieliikenneonnettomuudet 2009. Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2009_nettti.pdf. Luettu 27.5.2013.

Tilastokeskus 2011a. Tilastot. Saatavissa: <http://www.stat.fi/>. Luettu 1.7.2013.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi Anneli 2003: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy

WHO 2009. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety, Time for Action. Saatavissa: http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf. Luettu 12.3.2013.

Williamson, A., Feyes, A. & Friswell, R. 1996. The impact of work practices on fatigue in long distance truck drivers. Accident Analysis and Prevention.

Williamson, A. M., & Feyer, A. M. 2000. Moderate sleep deprivation produces impairments in cognitive and motor performance equivalent to legally prescribed levels of alcohol intoxication. Occupational and Environmental Medicine, 57, 649–655.

Yin, Robert K. 2011: Qualitative Research from Start to Finish. New York, The Guilford Press

LIITTEET

Liite 1. Poliisihallituksen tilasto. Poliisin tietojärjestelmästä (Patja) tietoon tulleet rattijuopumusrikokset vuosina 2000 – 2013

| Ilmoitettu Kpl | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 215 Helsinki | 091 Helsinki | 1 734 | 1 830 | 1 819 | 2 027 | 2 455 | 2 509 | 2 549 | 2 673 | 2 611 | 2 238 | 1 984 | 2 013 | 1 786 | 1 633 |
| | 215 Helsinki | 1 734 | 1 830 | 1 819 | 2 027 | 2 455 | 2 509 | 2 549 | 2 673 | 2 611 | 2 238 | 1 984 | 2 013 | 1 786 | 1 633 |
| 803 Etelä-Karjala | 153 Imatra | 165 | 195 | 161 | 193 | 229 | 203 | 218 | 212 | 163 | 153 | 145 | 202 | 166 | 160 |
| | 580 Parikkala | 36 | 32 | 24 | 26 | 40 | 28 | 36 | 30 | 18 | 27 | 21 | 11 | 18 | 20 |
| | 689 Rautjärvi | 21 | 19 | 31 | 25 | 38 | 22 | 17 | 19 | 22 | 8 | 21 | 18 | 16 | 19 |
| | 700 Ruokolahti | 36 | 25 | 26 | 28 | 38 | 40 | 27 | 33 | 39 | 20 | 37 | 23 | 24 | 17 |
| | 405 Lappeenranta | 416 | 388 | 413 | 432 | 422 | 391 | 361 | 365 | 328 | 317 | 297 | 335 | 325 | 263 |
| | 416 Lemi | 23 | 11 | 10 | 16 | 10 | 18 | 17 | 12 | 14 | 15 | 5 | 7 | 15 | 7 |
| | 441 Luumäki | 37 | 35 | 21 | 35 | 43 | 31 | 30 | 34 | 40 | 37 | 22 | 27 | 22 | 25 |
| | 739 Savitaipale | 14 | 13 | 10 | 17 | 22 | 24 | 29 | 27 | 18 | 13 | 24 | 13 | 14 | 14 |
| | 831 Taipalsaari | 36 | 20 | 16 | 23 | 18 | 31 | 21 | 21 | 28 | 22 | 18 | 16 | 7 | 7 |
| | 803 Etelä-Karjala | 784 | 738 | 712 | 795 | 860 | 788 | 756 | 753 | 670 | 612 | 590 | 652 | 607 | 532 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| 806 Itä-uusimaa | 407 Lapinjärvi | 18 | 17 | 15 | 21 | 24 | 19 | 12 | 18 | 11 | 19 | 8 | 7 | 10 | 8 |
| | 434 Loviisa | 79 | 110 | 87 | 111 | 86 | 72 | 48 | 73 | 82 | 83 | 77 | 93 | 67 | 55 |
| | 018 Askola | 17 | 20 | 16 | 14 | 19 | 24 | 20 | 20 | 18 | 15 | 9 | 13 | 5 | 13 |
| | 504 Myrskylä | 6 | 13 | 7 | 7 | 5 | 4 | 4 | 5 | 3 | 10 | 7 | 5 | 8 | 5 |
| | 638 Porvoo | 211 | 194 | 219 | 209 | 190 | 205 | 206 | 255 | 235 | 234 | 197 | 218 | 207 | 155 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|------------------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 616 Pukkila | 5 | 6 | 2 | 10 | 16 | 4 | 3 | 6 | 7 | 12 | 8 | 8 | 4 | 1 |
| | 753 Sipoo | 50 | 46 | 50 | 54 | 48 | 50 | 59 | 68 | 52 | 44 | 56 | 45 | 49 | 57 |
| | 092 Vantaa | 608 | 605 | 554 | 742 | 780 | 828 | 891 | 1 106 | 1 071 | 897 | 812 | 811 | 842 | 771 |
| | 806 Itä-uusimaa | 994 | 1 011 | 950 | 1 168 | 1 168 | 1 206 | 1 243 | 1 551 | 1 479 | 1 314 | 1 174 | 1 200 | 1 192 | 1 065 |
| 809 Kanta-Häme | 061 Forssa | 96 | 127 | 100 | 121 | 132 | 90 | 106 | 121 | 131 | 109 | 112 | 129 | 72 | 77 |
| | 103 Humpplila | 12 | 19 | 14 | 9 | 16 | 13 | 4 | 14 | 16 | 12 | 11 | 12 | 11 | 16 |
| | 169 Jokioinen | 24 | 31 | 30 | 18 | 17 | 21 | 23 | 30 | 18 | 25 | 27 | 17 | 18 | 20 |
| | 834 Tammela | 27 | 35 | 41 | 46 | 40 | 40 | 26 | 26 | 33 | 34 | 25 | 31 | 18 | 23 |
| | 981 Ypäjä | 7 | 11 | 8 | 7 | 12 | 7 | 12 | 9 | 9 | 4 | 6 | 11 | 3 | 9 |
| | 082 Hattula | 34 | 32 | 37 | 38 | 46 | 39 | 31 | 35 | 31 | 39 | 35 | 33 | 33 | 22 |
| | 109 Hämeenlinna | 327 | 309 | 280 | 306 | 376 | 338 | 463 | 425 | 347 | 369 | 324 | 331 | 306 | 268 |
| | 165 Janakkala | 93 | 74 | 83 | 91 | 87 | 96 | 97 | 74 | 92 | 87 | 75 | 62 | 55 | 57 |
| | 086 Hausjärvi | 35 | 40 | 32 | 46 | 52 | 53 | 52 | 53 | 29 | 28 | 33 | 32 | 21 | 11 |
| | 433 Loppi | 38 | 49 | 43 | 30 | 39 | 48 | 34 | 20 | 33 | 37 | 37 | 36 | 25 | 20 |
| | 694 Riihimäki | 130 | 110 | 138 | 116 | 134 | 131 | 139 | 167 | 181 | 146 | 164 | 167 | 121 | 107 |
| | 809 Kanta-Häme | 823 | 837 | 806 | 828 | 951 | 876 | 987 | 974 | 920 | 890 | 849 | 861 | 683 | 630 |
| 812 Keski-Uusimaa | 106 Hyvinkää | 217 | 219 | 199 | 219 | 262 | 277 | 299 | 282 | 210 | 201 | 160 | 174 | 131 | 120 |
| | 505 Mäntsälä | 83 | 76 | 69 | 82 | 79 | 91 | 80 | 106 | 63 | 105 | 92 | 99 | 69 | 68 |
| | 543 Nurmijärvi | 155 | 163 | 180 | 200 | 214 | 238 | 280 | 295 | 233 | 170 | 157 | 124 | 121 | 81 |
| | 186 Järvenpää | 170 | 170 | 182 | 266 | 236 | 196 | 185 | 237 | 216 | 226 | 179 | 174 | 157 | 126 |
| | 245 Kerava | 118 | 124 | 107 | 114 | 128 | 87 | 98 | 109 | 120 | 107 | 88 | 123 | 103 | 94 |
| | 611 Pornainen | 11 | 7 | 14 | 10 | 19 | 11 | 18 | 15 | 11 | 10 | 19 | 17 | 10 | 18 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 858 Tuusula | 142 | 132 | 130 | 157 | 158 | 154 | 125 | 142 | 139 | 141 | 128 | 125 | 132 | 114 |
| | 812 Keski-Uusimaa | 896 | 891 | 881 | 1 048 | 1 096 | 1 054 | 1 085 | 1 186 | 992 | 960 | 823 | 836 | 723 | 621 |
| 815 Kymenlaakso | 075 Hamina | 114 | 103 | 75 | 90 | 131 | 120 | 162 | 179 | 144 | 99 | 94 | 93 | 74 | 66 |
| | 489 Miehikkälä | 6 | 5 | 4 | 6 | 5 | 9 | 5 | 7 | 8 | 5 | 4 | 3 | 9 | 6 |
| | 935 Virolahti | 68 | 58 | 60 | 63 | 66 | 53 | 19 | 33 | 26 | 12 | 15 | 18 | 18 | 17 |
| | 285 Kotka | 229 | 240 | 303 | 303 | 334 | 284 | 338 | 439 | 336 | 288 | 314 | 296 | 257 | 229 |
| | 624 Pyhtää | 27 | 16 | 18 | 22 | 18 | 28 | 21 | 40 | 31 | 25 | 32 | 26 | 20 | 11 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

| Ilmoitettu Kpl | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 815 Kymenlaakso | 142 Iitti | 36 | 37 | 37 | 32 | 37 | 28 | 33 | 27 | 31 | 33 | 29 | 32 | 16 | 20 |
| | 286 Kouvola | 510 | 523 | 458 | 482 | 539 | 487 | 455 | 413 | 456 | 427 | 381 | 404 | 331 | 377 |
| | 815 Kymenlaakso | 990 | 982 | 955 | 998 | 1 130 | 1 009 | 1 033 | 1 138 | 1 032 | 889 | 869 | 872 | 725 | 726 |
| 818 Länsi-Uusimaa | 049 Espoo | 581 | 614 | 641 | 632 | 852 | 820 | 831 | 881 | 828 | 747 | 694 | 686 | 598 | 494 |
| | 235 Kauniainen | 12 | 11 | 14 | 17 | 13 | 19 | 20 | 18 | 20 | 16 | 8 | 12 | 16 | 19 |
| | 257 Kirkkonummi | 167 | 150 | 147 | 171 | 186 | 164 | 241 | 235 | 196 | 171 | 164 | 170 | 156 | 170 |
| | 755 Siuntio | 16 | 34 | 17 | 24 | 15 | 27 | 31 | 28 | 17 | 25 | 20 | 17 | 12 | 8 |
| | 444 Lohja | 195 | 228 | 203 | 210 | 252 | 247 | 224 | 244 | 250 | 216 | 202 | 212 | 185 | 190 |
| | 078 Hanko | 61 | 59 | 75 | 92 | 88 | 113 | 114 | 51 | 54 | 49 | 40 | 45 | 32 | 35 |
| | 149 Inkoo | 12 | 23 | 19 | 15 | 21 | 21 | 18 | 14 | 26 | 25 | 26 | 22 | 16 | 11 |
| | 710 Raasepori | 129 | 124 | 128 | 144 | 145 | 150 | 141 | 146 | 120 | 127 | 129 | 146 | 113 | 90 |
| | 224 Karkkila | 55 | 46 | 59 | 55 | 49 | 64 | 48 | 55 | 58 | 50 | 35 | 37 | 23 | 28 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 927 Vihti | 130 | 131 | 81 | 96 | 108 | 99 | 113 | 117 | 129 | 143 | 114 | 123 | 94 | 100 |
| | 818 Länsi-uusimaa | 1 358 | 1 420 | 1 384 | 1 456 | 1 729 | 1 724 | 1 781 | 1 789 | 1 698 | 1 569 | 1 432 | 1 470 | 1 245 | 1 145 |
| 821 Päijät- | 081 Hartola | 28 | 28 | 32 | 33 | 31 | 29 | 22 | 34 | 19 | 23 | 19 | 16 | 18 | 24 |
| Häme | 111 Heinola | 134 | 153 | 148 | 192 | 183 | 167 | 135 | 153 | 182 | 154 | 143 | 128 | 112 | 99 |
| | 781 Sysmä | 39 | 53 | 37 | 22 | 32 | 37 | 35 | 40 | 31 | 29 | 24 | 24 | 16 | 21 |
| | 016 Asikkala | 73 | 62 | 64 | 59 | 71 | 77 | 65 | 96 | 51 | 54 | 54 | 48 | 33 | 29 |
| | 098 Hollola | 70 | 101 | 112 | 81 | 95 | 89 | 81 | 90 | 72 | 75 | 73 | 75 | 74 | 51 |
| | 283 Hämeenkoski | 14 | 19 | 15 | 9 | 14 | 18 | 6 | 11 | 12 | 8 | 4 | 9 | 3 | 7 |
| | 316 Kärkölä | 31 | 14 | 31 | 50 | 35 | 36 | 20 | 21 | 23 | 17 | 16 | 19 | 15 | 18 |
| | 398 Lahti | 471 | 465 | 479 | 512 | 617 | 588 | 585 | 699 | 633 | 553 | 466 | 509 | 444 | 441 |
| | 532 Nastola | 79 | 80 | 92 | 84 | 120 | 112 | 96 | 78 | 84 | 63 | 69 | 63 | 54 | 39 |
| | 576 Padasjoki | 28 | 23 | 11 | 29 | 29 | 29 | 17 | 20 | 19 | 16 | 16 | 16 | 13 | 13 |
| | 560 Orimattila | 90 | 66 | 75 | 82 | 64 | 74 | 77 | 92 | 76 | 100 | 65 | 92 | 70 | 65 |
| | 821 Päijät- Häme | 1 057 | 1 064 | 1 096 | 1 153 | 1 291 | 1 256 | 1 139 | 1 334 | 1 202 | 1 092 | 949 | 999 | 852 | 807 |
| 824 Etelä- | 005 Alajärvi | 44 | 39 | 32 | 32 | 36 | 34 | 52 | 40 | 43 | 52 | 43 | 43 | 54 | 45 |
| Pohjanmaa | 010 Alavus | 69 | 58 | 56 | 64 | 73 | 88 | 77 | 73 | 69 | 55 | 49 | 53 | 41 | 50 |
| | 300 Kuortane | 24 | 13 | 15 | 26 | 26 | 14 | 18 | 18 | 19 | 27 | 18 | 20 | 12 | 18 |
| | 759 Soini | 10 | 8 | 8 | 13 | 4 | 7 | 11 | 9 | 8 | 10 | 6 | 8 | 5 | 4 |
| | 989 Ähtäri | 24 | 25 | 39 | 30 | 38 | 26 | 28 | 36 | 39 | 20 | 19 | 21 | 16 | 23 |
| | 151 Isojoki | 4 | 5 | 4 | 9 | 7 | 13 | 4 | 9 | 17 | 7 | 9 | 11 | 9 | 8 |
| | 218 Karijoki | 6 | 6 | 5 | 4 | 7 | 9 | 10 | 9 | 6 | 6 | 5 | 3 | 4 | 2 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 232 Kauhajoki | 105 | 95 | 87 | 89 | 92 | 98 | 113 | 99 | 104 | 73 | 56 | 55 | 49 | 54 |
| | 301 Kurikka | 70 | 56 | 61 | 59 | 72 | 62 | 53 | 56 | 43 | 41 | 61 | 52 | 50 | 67 |
| | 846 Teuva | 34 | 28 | 12 | 20 | 15 | 24 | 18 | 28 | 23 | 16 | 13 | 11 | 12 | 13 |
| | 052 Evijärvi | 6 | 13 | 10 | 13 | 9 | 8 | 5 | 9 | 6 | 5 | 7 | 10 | 8 | 6 |
| | 233 Kauhava | 57 | 51 | 61 | 65 | 72 | 60 | 57 | 75 | 53 | 57 | 48 | 68 | 59 | 55 |
| | 403 Lappajärvi | 8 | 16 | 18 | 11 | 20 | 10 | 10 | 11 | 16 | 9 | 13 | 4 | 14 | 13 |
| | 408 Lapua | 52 | 46 | 70 | 53 | 82 | 72 | 48 | 55 | 58 | 54 | 38 | 57 | 43 | 39 |
| | 934 Vimpeli | 7 | 3 | 8 | 8 | 19 | 16 | 8 | 7 | 13 | 8 | 16 | 13 | 8 | 8 |
| | 145 Ilmajoki | 52 | 44 | 52 | 44 | 45 | 43 | 49 | 36 | 39 | 49 | 39 | 27 | 43 | 35 |
| | 164 Jalasjärvi | 48 | 46 | 40 | 35 | 50 | 43 | 44 | 27 | 39 | 42 | 34 | 35 | 31 | 27 |
| | 743 Seinäjoki | 287 | 284 | 290 | 332 | 318 | 277 | 293 | 319 | 307 | 294 | 240 | 264 | 228 | 226 |
| | 824 Etelä-Pohjanmaa | 907 | 836 | 868 | 907 | 985 | 904 | 898 | 916 | 902 | 825 | 714 | 755 | 686 | 693 |

| Ilmoitettu Kpl | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------------|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 827 Keski-Pohjanmaa | 074 Halsua | 6 | 5 | 4 | 2 | 3 | 2 | 6 | 9 | 7 | 6 | 4 | 3 | 1 | 4 |
| | 217 Kannus | 24 | 21 | 25 | 25 | 28 | 27 | 15 | 19 | 22 | 20 | 22 | 19 | 14 | 16 |
| | 236 Kaustinen | 19 | 27 | 23 | 31 | 16 | 30 | 15 | 28 | 28 | 19 | 11 | 19 | 23 | 24 |
| | 421 Lestijärvi | 4 | 4 | 2 | 3 | 4 | 6 | 0 | 1 | 8 | 1 | 2 | 1 | 4 | 5 |
| | 584 Perho | 11 | 12 | 14 | 23 | 10 | 26 | 17 | 17 | 14 | 20 | 16 | 19 | 12 | 13 |
| | 849 Toholampi | 16 | 17 | 10 | 13 | 14 | 6 | 10 | 8 | 9 | 8 | 6 | 9 | 11 | 4 |
| | 924 Veteli | 15 | 12 | 12 | 15 | 11 | 20 | 10 | 19 | 19 | 17 | 14 | 26 | 23 | 18 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 272 Kokkola | 184 | 198 | 162 | 181 | 189 | 179 | 163 | 193 | 158 | 163 | 129 | 141 | 144 | 117 |
| | 288 Kruunupyy | 13 | 9 | 13 | 14 | 6 | 10 | 15 | 19 | 13 | 12 | 13 | 10 | 14 | 11 |
| | 440 Luoto | 1 | 0 | 3 | 7 | 5 | 2 | 5 | 6 | 10 | 4 | 9 | 9 | 1 | 4 |
| | 599 Pedersöre | 16 | 12 | 13 | 17 | 16 | 13 | 19 | 15 | 11 | 18 | 10 | 15 | 9 | 16 |
| | 598 Pietarsaari | 49 | 65 | 37 | 90 | 70 | 94 | 80 | 87 | 74 | 78 | 78 | 62 | 71 | 62 |
| | 893 Uusikaarlepyy | 8 | 14 | 14 | 11 | 22 | 16 | 12 | 25 | 19 | 14 | 24 | 19 | 10 | 20 |
| | 827 Keski- Pohjanmaa | 366 | 396 | 332 | 432 | 394 | 431 | 367 | 446 | 392 | 380 | 338 | 352 | 337 | 314 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| 830 Keski- Suomi | 077 Hankasalmi | 16 | 39 | 15 | 26 | 24 | 26 | 26 | 20 | 13 | 16 | 20 | 23 | 22 | 23 |
| | 172 Joutsa | 49 | 40 | 45 | 45 | 45 | 31 | 30 | 28 | 48 | 32 | 23 | 21 | 22 | 16 |
| | 179 Jyväskylä | 421 | 470 | 456 | 500 | 535 | 532 | 473 | 527 | 486 | 510 | 428 | 440 | 379 | 371 |
| | 410 Laukaa | 94 | 87 | 70 | 43 | 73 | 52 | 40 | 51 | 57 | 39 | 59 | 43 | 48 | 45 |
| | 435 Luhanka | 4 | 5 | 4 | 6 | 0 | 3 | 5 | 2 | 3 | 2 | 1 | 4 | 1 | 2 |
| | 500 Muurame | 44 | 23 | 23 | 18 | 33 | 28 | 30 | 35 | 21 | 41 | 32 | 27 | 24 | 16 |
| | 850 Toivakka | 12 | 5 | 16 | 5 | 3 | 7 | 8 | 6 | 7 | 7 | 7 | 5 | 4 | 5 |
| | 892 Uurainen | 13 | 7 | 10 | 10 | 8 | 5 | 9 | 8 | 3 | 9 | 12 | 18 | 5 | 3 |
| | 182 Jämsä | 157 | 143 | 148 | 160 | 163 | 162 | 145 | 177 | 141 | 147 | 141 | 144 | 149 | 121 |
| | 291 Kuhmoinen | 21 | 22 | 20 | 15 | 32 | 19 | 23 | 19 | 20 | 21 | 24 | 17 | 10 | 22 |
| | 249 Keuruu | 79 | 63 | 86 | 66 | 82 | 66 | 92 | 60 | 74 | 66 | 53 | 59 | 42 | 28 |
| | 495 Multia | 8 | 10 | 25 | 13 | 21 | 13 | 10 | 14 | 11 | 11 | 12 | 9 | 7 | 9 |
| | 592 Petäjävesi | 25 | 25 | 31 | 21 | 16 | 29 | 20 | 13 | 26 | 20 | 23 | 27 | 20 | 24 |
| | 216 Kannonkoski | 12 | 12 | 9 | 7 | 5 | 10 | 3 | 4 | 4 | 5 | 2 | 10 | 9 | 9 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| | 226 Karstula | 34 | 29 | 14 | 44 | 29 | 29 | 19 | 17 | 18 | 11 | 13 | 15 | 14 | 11 |
| | 256 Kinnula | 8 | 11 | 5 | 9 | 7 | 14 | 5 | 6 | 9 | 9 | 6 | 5 | 3 | 4 |
| | 265 Kivijärvi | 8 | 11 | 9 | 8 | 5 | 10 | 3 | 13 | 5 | 7 | 10 | 3 | 7 | 3 |
| | 312 Kyyjärvi | 7 | 8 | 12 | 8 | 13 | 16 | 5 | 9 | 4 | 11 | 11 | 3 | 6 | 7 |
| | 729 Saarijärvi | 56 | 49 | 48 | 59 | 61 | 49 | 52 | 79 | 58 | 42 | 45 | 42 | 20 | 24 |
| | 275 Konnevesi | 9 | 8 | 11 | 4 | 17 | 12 | 14 | 5 | 13 | 11 | 13 | 9 | 11 | 11 |
| | 601 Pihtipudas | 32 | 37 | 28 | 25 | 24 | 18 | 25 | 14 | 32 | 15 | 18 | 27 | 19 | 18 |
| | 931 Viitasaari | 51 | 51 | 49 | 39 | 46 | 44 | 43 | 39 | 38 | 30 | 24 | 32 | 38 | 39 |
| | 992 Äänekoski | 118 | 128 | 102 | 127 | 106 | 139 | 104 | 117 | 116 | 86 | 72 | 96 | 91 | 89 |
| | 830 Keski-Suomi | 1 278 | 1 283 | 1 236 | 1 258 | 1 348 | 1 314 | 1 184 | 1 263 | 1 207 | 1 148 | 1 049 | 1 079 | 951 | 900 |
| 833 Pirkanmaa | 108 Hämeenkyrö | 68 | 65 | 36 | 62 | 63 | 66 | 60 | 71 | 89 | 86 | 59 | 69 | 51 | 39 |
| | 143 Ikaalinen | 39 | 44 | 46 | 52 | 40 | 56 | 53 | 36 | 51 | 63 | 42 | 35 | 32 | 40 |
| | 250 Kihniö | 8 | 7 | 11 | 7 | 8 | 11 | 6 | 7 | 8 | 5 | 2 | 4 | 0 | 7 |
| | 581 Parkano | 46 | 41 | 33 | 42 | 38 | 37 | 45 | 51 | 43 | 45 | 43 | 27 | 32 | 32 |
| | 980 Ylöjärvi | 97 | 106 | 89 | 111 | 97 | 108 | 102 | 117 | 114 | 109 | 107 | 90 | 89 | 97 |
| | 211 Kangasala | 97 | 102 | 103 | 116 | 136 | 111 | 125 | 160 | 140 | 108 | 95 | 116 | 119 | 101 |
| | 418 Lempäälä | 48 | 56 | 84 | 74 | 84 | 67 | 66 | 77 | 70 | 70 | 67 | 60 | 71 | 59 |
| | 635 Pälkäne | 25 | 14 | 30 | 31 | 38 | 25 | 23 | 36 | 39 | 20 | 22 | 29 | 35 | 18 |
| | 922 Vesilahti | 7 | 11 | 11 | 14 | 17 | 14 | 9 | 15 | 17 | 15 | 9 | 6 | 7 | 7 |

| Ilmoitettu Kpl | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 833 Pirkanmaa | 177 Juupajoki | 21 | 10 | 22 | 5 | 18 | 12 | 11 | 10 | 7 | 8 | 6 | 9 | 8 | 11 |
| | 508 Mänttä-Vilppula | 69 | 76 | 65 | 65 | 97 | 73 | 57 | 56 | 69 | 45 | 48 | 65 | 51 | 47 |
| | 562 Orivesi | 57 | 54 | 62 | 72 | 78 | 61 | 62 | 67 | 62 | 62 | 40 | 42 | 40 | 33 |
| | 702 Ruovesi | 26 | 30 | 35 | 31 | 29 | 34 | 26 | 34 | 31 | 30 | 33 | 26 | 20 | 16 |
| | 936 Virrat | 32 | 42 | 27 | 40 | 41 | 48 | 33 | 55 | 44 | 40 | 42 | 38 | 31 | 25 |
| | 536 Nokia | 116 | 135 | 157 | 179 | 201 | 187 | 178 | 193 | 192 | 116 | 119 | 106 | 119 | 118 |
| | 604 Pirkkala | 35 | 35 | 33 | 43 | 36 | 46 | 44 | 39 | 43 | 36 | 42 | 37 | 32 | 37 |
| | 619 Punkalaidun | 7 | 18 | 15 | 14 | 18 | 23 | 12 | 26 | 6 | 9 | 15 | 9 | 10 | 5 |
| | 790 Sastamala | 113 | 98 | 131 | 133 | 115 | 117 | 125 | 128 | 135 | 123 | 104 | 111 | 99 | 97 |
| | 837 Tampere | 604 | 593 | 603 | 720 | 795 | 751 | 739 | 809 | 799 | 723 | 659 | 625 | 570 | 675 |
| | 020 Akaa | 71 | 69 | 87 | 82 | 91 | 63 | 70 | 83 | 76 | 76 | 48 | 56 | 48 | 45 |
| | 887 Urjala | 18 | 22 | 34 | 19 | 25 | 29 | 29 | 34 | 37 | 19 | 28 | 20 | 28 | 16 |
| | 908 Valkeakoski | 100 | 76 | 97 | 100 | 109 | 89 | 94 | 132 | 103 | 74 | 67 | 56 | 47 | 56 |
| | 833 Pirkanmaa | 1 704 | 1 704 | 1 811 | 2 012 | 2 174 | 2 028 | 1 969 | 2 236 | 2 175 | 1 882 | 1 697 | 1 636 | 1 539 | 1 581 |
| 836 Pohjanmaa | 231 Kaskinen | 1 | 1 | 5 | 0 | 9 | 11 | 5 | 1 | 0 | 5 | 5 | 0 | 4 | 3 |
| | 287 Kristiinankaupunki | 21 | 26 | 15 | 27 | 31 | 22 | 26 | 23 | 21 | 25 | 16 | 11 | 10 | 13 |
| | 545 Närpiö | 26 | 40 | 35 | 25 | 36 | 24 | 37 | 31 | 27 | 16 | 26 | 23 | 11 | 16 |
| | 152 Isokyrö | 14 | 15 | 9 | 16 | 12 | 22 | 19 | 19 | 17 | 17 | 12 | 18 | 9 | 10 |
| | 399 Laihia | 29 | 22 | 31 | 38 | 55 | 42 | 24 | 46 | 36 | 25 | 22 | 21 | 19 | 21 |
| | 280 Korsnäs | 3 | 3 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 8 | 6 | 2 | 5 | 4 | 3 | 1 |
| | 475 Maalahti | 12 | 13 | 11 | 14 | 10 | 15 | 16 | 9 | 7 | 11 | 10 | 9 | 7 | 11 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 499 Mustasaari | 42 | 29 | 45 | 47 | 48 | 72 | 62 | 61 | 63 | 38 | 29 | 33 | 30 | 39 |
| | 905 Vaasa | 261 | 244 | 206 | 221 | 264 | 227 | 253 | 276 | 288 | 251 | 236 | 220 | 188 | 232 |
| | 946 Vöyri | 18 | 8 | 11 | 12 | 13 | 14 | 10 | 15 | 17 | 9 | 10 | 22 | 6 | 15 |
| | 836 Pohjanmaa | 427 | 401 | 370 | 403 | 479 | 452 | 453 | 489 | 482 | 399 | 371 | 361 | 287 | 361 |
| 839 Satakunta | 099 Honkajoki | 9 | 12 | 10 | 10 | 8 | 5 | 9 | 13 | 12 | 4 | 15 | 9 | 8 | 7 |
| | 181 Jämijärvi | 7 | 4 | 11 | 8 | 7 | 5 | 7 | 11 | 6 | 9 | 4 | 5 | 5 | 10 |
| | 214 Kankaanpää | 71 | 63 | 62 | 56 | 81 | 64 | 61 | 65 | 91 | 49 | 54 | 66 | 35 | 43 |
| | 230 Karvia | 9 | 21 | 17 | 7 | 13 | 13 | 21 | 19 | 20 | 18 | 13 | 21 | 11 | 6 |
| | 413 Lavia | 12 | 9 | 10 | 7 | 11 | 9 | 7 | 8 | 10 | 11 | 22 | 13 | 5 | 10 |
| | 484 Merikarvia | 22 | 14 | 14 | 13 | 20 | 15 | 13 | 12 | 9 | 9 | 10 | 11 | 9 | 6 |
| | 747 Siikainen | 7 | 9 | 7 | 8 | 6 | 7 | 7 | 4 | 7 | 8 | 6 | 2 | 0 | 8 |
| | 079 Harjavalta | 32 | 32 | 39 | 57 | 47 | 46 | 32 | 44 | 49 | 39 | 36 | 50 | 37 | 50 |
| | 102 Huittinen | 65 | 54 | 51 | 41 | 57 | 51 | 52 | 52 | 56 | 49 | 45 | 31 | 46 | 30 |
| | 271 Kokemäki | 48 | 58 | 42 | 46 | 45 | 47 | 41 | 37 | 49 | 31 | 39 | 40 | 23 | 41 |
| | 319 Köyliö | 12 | 9 | 11 | 22 | 24 | 12 | 18 | 3 | 10 | 8 | 13 | 13 | 10 | 14 |
| | 783 Säköylä | 13 | 16 | 19 | 14 | 22 | 16 | 22 | 20 | 17 | 15 | 15 | 9 | 16 | 11 |
| | 442 Luvia | 9 | 12 | 13 | 13 | 14 | 9 | 11 | 11 | 9 | 5 | 4 | 8 | 10 | 4 |
| | 531 Nakkila | 21 | 25 | 21 | 28 | 21 | 17 | 26 | 17 | 21 | 16 | 30 | 19 | 14 | 16 |
| | 608 Pomarkku | 7 | 10 | 11 | 9 | 3 | 5 | 13 | 5 | 8 | 7 | 4 | 12 | 10 | 8 |
| | 609 Pori | 371 | 415 | 351 | 472 | 456 | 405 | 401 | 462 | 403 | 421 | 382 | 381 | 276 | 245 |
| | 886 Ulvila | 27 | 41 | 41 | 44 | 25 | 34 | 40 | 43 | 33 | 31 | 52 | 41 | 23 | 28 |
| | 050 Eura | 44 | 56 | 42 | 56 | 50 | 39 | 45 | 54 | 46 | 37 | 49 | 42 | 34 | 37 |
| | 051 Eurajoki | 21 | 18 | 14 | 17 | 21 | 13 | 26 | 22 | 23 | 26 | 27 | 25 | 32 | 20 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------|------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 684 Rauma | 159 | 184 | 179 | 207 | 241 | 206 | 243 | 251 | 191 | 172 | 157 | 179 | 143 | 142 |
| | 839 Satakunta | 966 | 1 062 | 965 | 1 135 | 1 172 | 1 018 | 1 095 | 1 153 | 1 070 | 965 | 977 | 977 | 747 | 736 |

| Ilmoitettu Kpl | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 842 | 202 Kaarina | 108 | 94 | 119 | 120 | 104 | 111 | 114 | 121 | 144 | 106 | 111 | 85 | 121 | 76 |
| Varsinais- | 423 Lieto | 40 | 49 | 46 | 35 | 44 | 52 | 30 | 46 | 36 | 38 | 42 | 42 | 29 | 35 |
| Suomi | 577 Paimio | 48 | 45 | 41 | 44 | 40 | 50 | 43 | 54 | 52 | 44 | 33 | 41 | 45 | 27 |
| | 738 Sauvo | 16 | 16 | 20 | 12 | 15 | 12 | 12 | 10 | 5 | 19 | 9 | 9 | 10 | 4 |
| | 019 Aura | 24 | 12 | 24 | 21 | 16 | 21 | 25 | 19 | 22 | 15 | 21 | 24 | 19 | 22 |
| | 284 Koski Tl | 7 | 10 | 7 | 5 | 12 | 10 | 6 | 14 | 4 | 13 | 8 | 7 | 17 | 5 |
| | 430 Loimaa | 80 | 67 | 68 | 88 | 119 | 88 | 99 | 82 | 95 | 99 | 64 | 85 | 77 | 67 |
| | 480 Marttila | 10 | 6 | 6 | 8 | 9 | 7 | 15 | 12 | 21 | 11 | 8 | 7 | 6 | 3 |
| | 561 Oripää | 3 | 3 | 5 | 8 | 8 | 5 | 5 | 2 | 1 | 6 | 9 | 6 | 8 | 2 |
| | 636 Pöytyä | 19 | 31 | 38 | 42 | 39 | 35 | 43 | 33 | 34 | 43 | 31 | 30 | 51 | 26 |
| | 838 Tarvasjoki | 8 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 10 | 8 | 1 | 2 | 4 | 5 |
| | 322 Kemiönsaari | 27 | 28 | 28 | 24 | 33 | 21 | 23 | 28 | 28 | 25 | 24 | 22 | 26 | 18 |
| | 445 Parainen | 64 | 75 | 76 | 80 | 85 | 76 | 55 | 68 | 49 | 38 | 51 | 44 | 34 | 37 |
| | 481 Masku | 37 | 23 | 34 | 32 | 35 | 38 | 36 | 26 | 44 | 35 | 28 | 26 | 19 | 21 |
| | 529 Naantali | 57 | 68 | 77 | 92 | 107 | 78 | 96 | 80 | 93 | 73 | 50 | 54 | 47 | 51 |
| | 538 Nousiainen | 13 | 10 | 13 | 13 | 15 | 12 | 13 | 22 | 12 | 19 | 16 | 15 | 13 | 10 |
| | 680 Raisio | 91 | 94 | 107 | 106 | 117 | 89 | 140 | 166 | 140 | 149 | 109 | 104 | 81 | 103 |
| | 704 Rusko | 11 | 17 | 7 | 15 | 15 | 15 | 16 | 14 | 13 | 13 | 11 | 14 | 12 | 9 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 734 Salo | 249 | 227 | 239 | 244 | 264 | 215 | 261 | 256 | 287 | 248 | 223 | 221 | 192 | 183 |
| | 761 Somero | 30 | 17 | 34 | 34 | 34 | 20 | 35 | 36 | 37 | 30 | 18 | 25 | 18 | 19 |
| | 853 Turku | 845 | 824 | 907 | 931 | 963 | 1 003 | 1 049 | 1 104 | 986 | 820 | 746 | 725 | 707 | 633 |
| | 304 Kustavi | 6 | 2 | 3 | 8 | 10 | 17 | 19 | 12 | 6 | 7 | 7 | 5 | 11 | 11 |
| | 400 Laitila | 35 | 40 | 66 | 48 | 76 | 84 | 69 | 82 | 70 | 56 | 51 | 53 | 45 | 37 |
| | 503 Mynämäki | 24 | 33 | 39 | 40 | 40 | 61 | 47 | 53 | 51 | 44 | 29 | 30 | 32 | 29 |
| | 631 Pyhärinta | 7 | 5 | 9 | 6 | 7 | 5 | 12 | 8 | 13 | 4 | 4 | 18 | 7 | 11 |
| | 833 Taivassalo | 12 | 9 | 16 | 8 | 21 | 10 | 21 | 22 | 12 | 22 | 14 | 8 | 5 | 4 |
| | 895 Uusikaupunki | 75 | 95 | 125 | 131 | 156 | 139 | 101 | 139 | 120 | 102 | 89 | 80 | 80 | 69 |
| | 918 Vehmaa | 6 | 8 | 18 | 25 | 18 | 22 | 15 | 20 | 13 | 8 | 14 | 9 | 10 | 14 |
| | 842 Varsinais-Suomi | 1 952 | 1 910 | 2 175 | 2 224 | 2 406 | 2 300 | 2 403 | 2 534 | 2 398 | 2 095 | 1 821 | 1 791 | 1 726 | 1 531 |
| 845 Etelä-Savo | 171 Joroinen | 28 | 41 | 26 | 29 | 16 | 24 | 34 | 27 | 23 | 28 | 21 | 24 | 14 | 33 |
| | 178 Juva | 54 | 49 | 62 | 68 | 71 | 61 | 51 | 46 | 57 | 41 | 45 | 33 | 28 | 27 |
| | 623 Puumala | 18 | 27 | 26 | 19 | 25 | 16 | 10 | 17 | 18 | 12 | 13 | 17 | 4 | 16 |
| | 681 Rantasalmi | 20 | 36 | 27 | 22 | 25 | 18 | 21 | 18 | 19 | 21 | 19 | 17 | 10 | 11 |
| | 768 Sulkava | 13 | 15 | 14 | 21 | 18 | 25 | 16 | 14 | 12 | 18 | 16 | 14 | 12 | 7 |
| | 097 Hirvensalmi | 13 | 15 | 11 | 5 | 6 | 19 | 8 | 8 | 10 | 14 | 5 | 11 | 15 | 9 |
| | 213 Kangasniemi | 38 | 40 | 50 | 28 | 43 | 28 | 33 | 35 | 30 | 23 | 16 | 18 | 20 | 20 |
| | 491 Mikkeli | 319 | 260 | 298 | 311 | 320 | 352 | 363 | 394 | 347 | 320 | 303 | 294 | 215 | 221 |
| | 507 Mäntyharju | 57 | 58 | 43 | 34 | 36 | 37 | 57 | 46 | 33 | 38 | 47 | 36 | 33 | 38 |
| | 588 Pertunmaa | 11 | 11 | 16 | 18 | 10 | 14 | 14 | 15 | 20 | 18 | 19 | 16 | 18 | 19 |
| | 593 Pieksämäki | 118 | 120 | 100 | 108 | 97 | 136 | 102 | 119 | 81 | 106 | 81 | 84 | 88 | 55 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 046 Enonkoski | 7 | 9 | 11 | 9 | 16 | 15 | 11 | 10 | 7 | 6 | 8 | 10 | 12 | 2 |
| | 090 Heinävesi | 23 | 27 | 40 | 34 | 17 | 20 | 23 | 15 | 16 | 17 | 27 | 13 | 10 | 14 |
| | 740 Savonlinna | 245 | 236 | 218 | 210 | 257 | 261 | 253 | 225 | 221 | 218 | 169 | 216 | 201 | 190 |
| | 845 Etelä-Savo | 964 | 944 | 942 | 916 | 957 | 1 026 | 996 | 989 | 894 | 880 | 789 | 803 | 680 | 662 |
| 848 Pohjois-Karjala | 146 Ilomantsi | 47 | 37 | 48 | 45 | 46 | 46 | 30 | 40 | 42 | 25 | 17 | 20 | 22 | 17 |
| | 167 Joensuu | 302 | 296 | 319 | 321 | 358 | 396 | 331 | 352 | 336 | 306 | 268 | 314 | 255 | 260 |
| | 276 Kontiolahti | 46 | 43 | 60 | 57 | 49 | 63 | 52 | 60 | 41 | 44 | 42 | 29 | 36 | 35 |
| | 426 Liperi | 54 | 69 | 53 | 64 | 60 | 55 | 44 | 56 | 64 | 45 | 34 | 57 | 46 | 42 |

| Ilmoitettu Kpl | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------------|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 848 Pohjois-Karjala | 309 Outokumpu | 41 | 43 | 44 | 57 | 52 | 50 | 64 | 63 | 59 | 49 | 32 | 26 | 31 | 28 |
| | 607 Polvijärvi | 19 | 19 | 27 | 34 | 24 | 17 | 28 | 27 | 39 | 19 | 25 | 30 | 18 | 23 |
| | 260 Kitee | 71 | 72 | 69 | 77 | 80 | 66 | 60 | 78 | 75 | 50 | 37 | 31 | 37 | 41 |
| | 707 Rääkkylä | 18 | 12 | 16 | 15 | 17 | 17 | 20 | 14 | 6 | 10 | 8 | 17 | 7 | 11 |
| | 848 Tohmajärvi | 67 | 67 | 63 | 60 | 81 | 67 | 32 | 39 | 41 | 47 | 34 | 19 | 24 | 20 |
| | 422 Lieksa | 79 | 89 | 77 | 65 | 78 | 69 | 72 | 57 | 62 | 55 | 44 | 49 | 41 | 60 |
| | 176 Juuka | 37 | 52 | 29 | 24 | 30 | 51 | 38 | 22 | 37 | 34 | 22 | 22 | 26 | 18 |
| | 541 Nurmes | 64 | 50 | 57 | 66 | 57 | 80 | 83 | 62 | 47 | 37 | 50 | 33 | 22 | 30 |
| | 911 Valtimo | 19 | 14 | 11 | 17 | 24 | 15 | 18 | 15 | 16 | 9 | 5 | 6 | 4 | 8 |
| | 848 Pohjois-Karjala | 864 | 863 | 873 | 902 | 956 | 992 | 872 | 885 | 865 | 730 | 618 | 653 | 569 | 593 |
| 851 Pohjois- | 140 Iisalmi | 193 | 139 | 138 | 131 | 195 | 176 | 141 | 136 | 145 | 134 | 109 | 117 | 105 | 92 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| Savo | 239 Keitele | 18 | 13 | 12 | 12 | 20 | 15 | 16 | 4 | 8 | 11 | 12 | 12 | 4 | 6 |
| | 263 Kiuruvesi | 58 | 66 | 72 | 54 | 54 | 73 | 51 | 50 | 58 | 32 | 44 | 26 | 30 | 27 |
| | 402 Lapinlahti | 68 | 55 | 68 | 59 | 85 | 61 | 74 | 70 | 69 | 69 | 57 | 58 | 48 | 41 |
| | 595 Pielavesi | 26 | 25 | 27 | 24 | 36 | 28 | 40 | 32 | 27 | 19 | 24 | 20 | 21 | 14 |
| | 762 Sonkajärvi | 19 | 19 | 32 | 32 | 40 | 33 | 31 | 28 | 28 | 16 | 17 | 22 | 20 | 23 |
| | 925 Vieremä | 27 | 21 | 32 | 15 | 31 | 36 | 39 | 17 | 20 | 19 | 19 | 23 | 14 | 17 |
| | 174 Juankoski | 27 | 35 | 36 | 42 | 47 | 47 | 27 | 37 | 27 | 22 | 17 | 19 | 4 | 19 |
| | 204 Kaavi | 13 | 24 | 34 | 24 | 37 | 32 | 33 | 21 | 27 | 24 | 18 | 16 | 15 | 11 |
| | 687 Rautavaara | 12 | 8 | 16 | 12 | 9 | 15 | 16 | 12 | 16 | 10 | 4 | 6 | 15 | 8 |
| | 857 Tuusniemi | 24 | 17 | 16 | 17 | 23 | 21 | 25 | 26 | 15 | 16 | 18 | 11 | 15 | 8 |
| | 297 Kuopio | 445 | 435 | 447 | 485 | 580 | 559 | 523 | 547 | 494 | 449 | 439 | 434 | 432 | 389 |
| | 476 Maaninka | 14 | 14 | 12 | 15 | 14 | 22 | 20 | 22 | 16 | 14 | 20 | 27 | 15 | 13 |
| | 749 Siilinjärvi | 108 | 94 | 71 | 91 | 108 | 81 | 96 | 101 | 98 | 83 | 72 | 70 | 56 | 44 |
| | 844 Tervo | 4 | 7 | 8 | 9 | 13 | 8 | 5 | 4 | 7 | 2 | 4 | 7 | 11 | 6 |
| | 686 Rautalampi | 23 | 27 | 22 | 20 | 19 | 23 | 18 | 18 | 18 | 14 | 9 | 12 | 10 | 11 |
| | 778 Suonenjoki | 58 | 50 | 60 | 53 | 48 | 64 | 55 | 49 | 49 | 43 | 28 | 53 | 37 | 34 |
| | 921 Vesanto | 6 | 10 | 12 | 13 | 14 | 17 | 16 | 14 | 18 | 14 | 7 | 8 | 7 | 10 |
| | 420 Leppävirta | 52 | 45 | 35 | 59 | 41 | 47 | 53 | 65 | 44 | 48 | 38 | 50 | 38 | 24 |
| | 915 Varkaus | 126 | 121 | 166 | 168 | 191 | 145 | 161 | 174 | 131 | 115 | 92 | 93 | 96 | 92 |
| | 851 Pohjois-Savo | 1 321 | 1 225 | 1 316 | 1 335 | 1 605 | 1 503 | 1 440 | 1 427 | 1 315 | 1 154 | 1 048 | 1 084 | 993 | 889 |
| 854 Jokilaaksot | 069 Haapajärvi | 37 | 26 | 38 | 37 | 57 | 53 | 43 | 53 | 59 | 36 | 27 | 25 | 21 | 25 |
| | 071 Haapavesi | 62 | 40 | 58 | 30 | 45 | 30 | 39 | 49 | 43 | 32 | 28 | 38 | 26 | 29 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| | 317 Kärsämäki | 15 | 21 | 19 | 22 | 16 | 12 | 9 | 13 | 10 | 17 | 9 | 15 | 16 | 16 |
| | 535 Nivala | 59 | 45 | 70 | 75 | 64 | 65 | 77 | 64 | 47 | 47 | 39 | 41 | 38 | 41 |
| | 626 Pyhäjärvi | 46 | 55 | 54 | 57 | 69 | 51 | 41 | 51 | 43 | 45 | 39 | 44 | 38 | 18 |
| | 630 Pyhäntä | 3 | 8 | 2 | 2 | 5 | 3 | 4 | 9 | 4 | 4 | 3 | 3 | 1 | 3 |
| | 691 Reisjärvi | 18 | 11 | 9 | 15 | 12 | 14 | 7 | 17 | 10 | 5 | 12 | 1 | 3 | 13 |
| | 791 Siikalatva | 37 | 36 | 44 | 39 | 34 | 29 | 30 | 44 | 25 | 21 | 24 | 28 | 26 | 15 |
| | 625 Pyhäjoki | 10 | 8 | 7 | 13 | 5 | 9 | 10 | 12 | 18 | 11 | 6 | 5 | 5 | 8 |
| | 678 Raahe | 99 | 106 | 126 | 137 | 111 | 142 | 126 | 147 | 154 | 122 | 114 | 107 | 129 | 92 |
| | 748 Siikajoki | 25 | 22 | 21 | 19 | 18 | 27 | 20 | 20 | 16 | 20 | 21 | 14 | 23 | 22 |
| | 009 Alavieska | 8 | 1 | 9 | 14 | 6 | 7 | 2 | 11 | 6 | 10 | 14 | 9 | 13 | 4 |
| | 208 Kalajoki | 63 | 65 | 59 | 78 | 89 | 110 | 71 | 95 | 80 | 94 | 81 | 80 | 57 | 43 |
| | 483 Merijärvi | 5 | 7 | 7 | 6 | 8 | 3 | 7 | 4 | 4 | 3 | 5 | 3 | 2 | 3 |
| | 563 Oulainen | 38 | 48 | 33 | 39 | 47 | 52 | 42 | 36 | 23 | 38 | 35 | 38 | 27 | 38 |
| | 746 Sievi | 32 | 29 | 18 | 29 | 34 | 25 | 17 | 17 | 18 | 22 | 20 | 16 | 10 | 11 |

| Ilmoitettu Kpl | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 854 Jokilaaksot | 977 Ylivieska | 83 | 63 | 75 | 77 | 84 | 85 | 80 | 109 | 80 | 70 | 56 | 75 | 53 | 41 |
| | 854 Jokilaaksot | 640 | 591 | 649 | 689 | 704 | 717 | 625 | 751 | 640 | 597 | 533 | 542 | 488 | 422 |
| 857 Kainuu | 205 Kajaani | 185 | 164 | 169 | 171 | 191 | 170 | 184 | 179 | 160 | 176 | 143 | 179 | 131 | 118 |
| | 578 Paltamo | 14 | 19 | 19 | 17 | 25 | 20 | 19 | 20 | 22 | 24 | 13 | 18 | 13 | 12 |
| | 697 Ristijärvi | 11 | 9 | 1 | 4 | 12 | 8 | 8 | 8 | 6 | 3 | 4 | 9 | 4 | 6 |
| | 765 Sotkamo | 56 | 46 | 65 | 43 | 64 | 60 | 46 | 62 | 86 | 59 | 42 | 57 | 53 | 37 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-----------------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 290 Kuhmo | 72 | 63 | 66 | 56 | 63 | 45 | 47 | 37 | 61 | 44 | 25 | 21 | 28 | 30 |
| | 105 Hyrynsalmi | 13 | 13 | 10 | 10 | 10 | 16 | 12 | 10 | 13 | 9 | 6 | 9 | 13 | 6 |
| | 620 Puolanka | 25 | 26 | 13 | 13 | 14 | 22 | 10 | 10 | 9 | 5 | 9 | 5 | 3 | 9 |
| | 777 Suomussalmi | 52 | 63 | 65 | 60 | 50 | 57 | 63 | 55 | 68 | 33 | 47 | 39 | 44 | 24 |
| | 857 Kainuu | 428 | 403 | 408 | 374 | 429 | 398 | 389 | 381 | 425 | 353 | 289 | 337 | 289 | 242 |
| 860 Koillismaa | 305 Kuusamo | 140 | 84 | 121 | 141 | 143 | 126 | 96 | 82 | 105 | 73 | 92 | 104 | 87 | 79 |
| | 615 Pudasjärvi | 79 | 87 | 86 | 79 | 78 | 72 | 73 | 47 | 53 | 56 | 47 | 40 | 31 | 35 |
| | 832 Taivalkoski | 51 | 36 | 33 | 42 | 48 | 50 | 34 | 43 | 40 | 27 | 24 | 27 | 25 | 35 |
| | 860 Koillismaa | 270 | 207 | 240 | 262 | 269 | 248 | 203 | 172 | 198 | 156 | 163 | 171 | 143 | 149 |
| 863 Oulu | 139 Ii | 46 | 44 | 53 | 50 | 72 | 47 | 51 | 60 | 46 | 63 | 43 | 32 | 52 | 38 |
| | 425 Liminka | 43 | 38 | 40 | 44 | 65 | 47 | 31 | 45 | 49 | 36 | 28 | 33 | 32 | 29 |
| | 436 Lumijoki | 7 | 5 | 7 | 12 | 10 | 11 | 6 | 6 | 6 | 4 | 6 | 11 | 1 | 5 |
| | 494 Muhos | 37 | 49 | 43 | 42 | 61 | 45 | 47 | 48 | 53 | 30 | 32 | 30 | 33 | 28 |
| | 859 Tyrnävä | 27 | 24 | 22 | 23 | 24 | 27 | 30 | 31 | 14 | 15 | 10 | 13 | 15 | 11 |
| | 889 Utajärvi | 24 | 27 | 21 | 28 | 27 | 33 | 20 | 18 | 15 | 13 | 10 | 16 | 8 | 13 |
| | 785 Vaala | 31 | 35 | 27 | 41 | 39 | 24 | 28 | 24 | 27 | 13 | 23 | 13 | 18 | 17 |
| | 072 Hailuoto | 1 | 1 | 5 | 6 | 4 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 6 | 3 | 3 |
| | 244 Kempele | 29 | 36 | 32 | 44 | 37 | 44 | 51 | 56 | 69 | 49 | 52 | 46 | 39 | 49 |
| | 564 Oulu | 598 | 612 | 739 | 782 | 794 | 742 | 696 | 824 | 739 | 738 | 688 | 641 | 603 | 564 |
| | 863 Oulu | 843 | 871 | 989 | 1 072 | 1 133 | 1 021 | 961 | 1 115 | 1 021 | 963 | 895 | 841 | 804 | 757 |
| 866 Lappi | 148 Inari | 72 | 65 | 73 | 64 | 82 | 60 | 68 | 59 | 49 | 38 | 63 | 63 | 43 | 63 |
| | 890 Utsjoki | 15 | 9 | 17 | 15 | 13 | 8 | 12 | 7 | 4 | 10 | 6 | 8 | 12 | 9 |
| | 320 Kemijärvi | 80 | 71 | 59 | 55 | 69 | 53 | 53 | 52 | 60 | 55 | 49 | 52 | 42 | 31 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 583 | 19 | 12 | 9 | 4 | 6 | 9 | 5 | 4 | 9 | 5 | 8 | 8 | 8 | 19 |
| | Pelkosenniemi | | | | | | | | | | | | | | |
| | 732 Salla | 33 | 27 | 16 | 32 | 36 | 36 | 23 | 20 | 20 | 19 | 19 | 19 | 16 | 16 |
| | 742 Savukoski | 6 | 7 | 6 | 4 | 7 | 2 | 11 | 8 | 3 | 14 | 6 | 7 | 10 | 5 |
| | 614 Posio | 34 | 32 | 22 | 37 | 18 | 27 | 24 | 25 | 24 | 18 | 21 | 26 | 20 | 15 |
| | 683 Ranua | 31 | 39 | 23 | 28 | 30 | 23 | 38 | 26 | 29 | 29 | 23 | 16 | 15 | 11 |
| | 698 Rovaniemi | 287 | 344 | 311 | 324 | 299 | 277 | 269 | 307 | 287 | 238 | 246 | 268 | 213 | 246 |
| | 758 Sodankylä | 63 | 75 | 63 | 64 | 74 | 71 | 60 | 54 | 52 | 44 | 48 | 50 | 50 | 45 |
| | 866 Lappi | 640 | 681 | 599 | 627 | 634 | 566 | 563 | 562 | 537 | 470 | 489 | 517 | 429 | 460 |
| 869 | 240 Kemi | 125 | 142 | 134 | 148 | 172 | 236 | 272 | 239 | 170 | 185 | 166 | 155 | 158 | 182 |
| | Peräpohjola | | | | | | | | | | | | | | |
| | 241 Keminmaa | 53 | 64 | 23 | 44 | 31 | 33 | 58 | 60 | 46 | 43 | 36 | 29 | 42 | 29 |
| | 751 Simo | 17 | 15 | 8 | 11 | 10 | 17 | 13 | 13 | 20 | 21 | 18 | 20 | 16 | 9 |
| | 845 Tervola | 31 | 28 | 25 | 31 | 37 | 13 | 21 | 18 | 21 | 32 | 27 | 15 | 17 | 16 |
| | 261 Kittilä | 46 | 40 | 41 | 33 | 52 | 53 | 50 | 73 | 53 | 57 | 58 | 46 | 60 | 50 |
| | 047 Enontekiö | 11 | 7 | 9 | 11 | 12 | 4 | 8 | 15 | 15 | 16 | 6 | 9 | 7 | 16 |
| | 498 Muonio | 4 | 12 | 13 | 12 | 12 | 14 | 15 | 13 | 7 | 10 | 13 | 6 | 7 | 11 |
| | 851 Tornio | 119 | 99 | 117 | 136 | 137 | 129 | 140 | 150 | 152 | 123 | 110 | 105 | 103 | 61 |
| | 273 Kolari | 18 | 5 | 16 | 18 | 23 | 30 | 20 | 17 | 27 | 15 | 20 | 28 | 16 | 19 |
| | 854 Pello | 14 | 21 | 32 | 20 | 13 | 20 | 15 | 22 | 22 | 13 | 13 | 11 | 11 | 14 |
| | 976 Ylitornio | 36 | 26 | 26 | 26 | 24 | 34 | 39 | 30 | 26 | 28 | 23 | 21 | 8 | 19 |

| Ilmoitettu Kpl | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 869 | 869 | 474 | 459 | 444 | 490 | 523 | 583 | 651 | 650 | 559 | 543 | 490 | 445 | 445 | 426 |
| Peräpohjola | Peräpohjola | | | | | | | | | | | | | | |
| 872 Ahvenanmaa | 035 Brändö | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 |
| | 043 Eckerö | 3 | 4 | 4 | 3 | 9 | 1 | 4 | 13 | 3 | 1 | 2 | 7 | 5 | 0 |
| | 060 Finström | 14 | 4 | 9 | 5 | 8 | 10 | 12 | 12 | 10 | 13 | 3 | 7 | 9 | 4 |
| | 062 Föglö | 0 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| | 065 Geta | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| | 076 Hammarland | 6 | 12 | 13 | 5 | 7 | 9 | 6 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 8 | 1 |
| | 170 Jomala | 12 | 14 | 22 | 11 | 15 | 11 | 18 | 26 | 20 | 13 | 9 | 12 | 10 | 10 |
| | 295 Kumlinge | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 318 Kökar | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 4 | 7 | 0 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 |
| | 417 Lemland | 2 | 3 | 3 | 4 | 7 | 7 | 2 | 2 | 4 | 6 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| | 438 Lumparland | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 5 | 4 | 4 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| | 478 Maarianhamina | 33 | 50 | 42 | 56 | 69 | 60 | 70 | 89 | 71 | 58 | 29 | 45 | 47 | 31 |
| | 736 Saltvik | 11 | 1 | 7 | 4 | 6 | 5 | 1 | 6 | 8 | 3 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| | 766 Sottunga | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 771 Sund | 3 | 1 | 3 | 2 | 0 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 4 | 0 | 1 | 1 |
| | 941 Vårdö | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 872 Ahvenanmaa | 92 | 100 | 113 | 96 | 131 | 116 | 129 | 180 | 134 | 109 | 68 | 86 | 89 | 57 |
| Ulkomaat | Ulkomaat | 0 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Paikallispoliisi | | 22 772 | 22 712 | 22 936 | 24 607 | 26 980 | 26 039 | 25 771 | 27 550 | 25 819 | 23 213 | 21 019 | 21 333 | 19 015 | 17 932 |

Liite 2. Poliisihallituksen tilasto. Poliisin tietojärjestelmästä (Patja) tietoon tulleet konfiskaatioiden määrät vuosilta 2005 - 2013, sekä vuosi 2014 lokakuun loppuun saakka. Tilastosta otettu tarkempaan tarkasteluun vuoden 2010 takavarikot ja konfiskaatiot.

Tapaukset 8090/R/5799/10 sekä 8090/R/9148/10 ovat saman henkilön aiheuttamia rattijuopumusrikoksia.

Takavarikko on peruttu tutkinnanjohtajan määräyksellä ja ajoneuvo palautettu omistajalleen esitutkinnassa 16 tapauksessa (8600/R/3863/10, 8060/R/6386/10, 8090/R/5799/10, 8090/R/9148/10, 8090/R/15263/10, 8090/R/19379/10, 8090/R/21876/10, 8120/R/9721/10, 8210/R/6380/10, 8330/R/48026/10, 8390/R/12601/10, 8420/R/11651/10, 8450/R/9127/10, 8480/R/15048/10, 8600/R/3863/10, 8600/R/5108/10).

Käräjäoikeus on kumonnut takavarikon seitsemässä tapauksessa ja määrännyt ajoneuvon palautettavaksi omistajalleen tai haltijalleen (8090/R/25540/10, 8180/R/33267/10, 8330/R/33600/10, 8360/R/9010/10, 8360/R/13760/10, 8510/R/10658/10, 8540/R/2928/10).

Käräjäoikeus on tuominnut ajoneuvon valtiolle menetetyksi 12 tapauksessa (8090/R/13143/10, 8090/R/24243/10, 8150/R/16475/10, 8210/R/11606/10, 8240/R/6028/10, 8330/R/5919/10, 8390/R/11581/10, 8390/R/15578/10, 8510/R/7464/10, 8510/R/11126/10, 8510/R/11348/10, 8510/R/22363/10). Takavarikoiduista ajoneuvoista on käräjä- tai hovioikeus tuominnut valtiolle noin kolmasosan siitä, mitä on koko vuonna takavarikoitu.

Vuoden 2010 takavarikot, konfiskaatiot sekä teon uusiminen

8060/R/6386/10, nainen Porista. **Törkeä rattijuopumus 2.3.2010 josta on määrätty ajoneuvo takavarikkoon.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8090/R/5799/10, mies Iittalasta. **Törkeä rattijuopumus 12.3.2010 josta on määrätty ajoneuvo takavarikkoon.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. On syylistynyt 3.5.2010 rattijuopumukseen sekä 24.7.2010 törkeään rattijuopumukseen. Takavarikolla ei ole ollut merkitystä teon jatkamiselle.

8090/R/13143/10, mies Hämeenlinnasta. **Törkeä rattijuopumus 21.6.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8090/R/15263/10, mies Hämeenlinnasta. **Törkeä rattijuopumus 15.7.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8090/R/19379/10, mies Hattulasta. **Törkeä rattijuopumus 31.8.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Törkeä rattijuopumus 19.10.2010 sekä 21.10.2010, mutta ei enää näiden tapausten jälkeen.

8090/R/21876/10, mies Hämeenlinnasta. **Törkeä rattijuopumus 27.9.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8090/R/24243/10, mies Hattulasta. **Useita törkeitä rattijuopumuksia** lyhyen ajan sisällä, muun muassa **21.10.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8090/R/25540/10, nainen Tuuloksesta. **Törkeä rattijuopumus 9.11.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8120/R/9721/210, mies Nurmijärveltä. **Törkeä rattijuopumus 27.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8150/R/16475/10, mies Kouvolasta. **Törkeä rattijuopumus 30.6.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8180/R/33267/10, mies Somerolta. **Törkeä rattijuopumus 27.8.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Kuljettajalla on aikaisempia kulkuneuvon kuljettamisia vuoden sisällä 22 kpl sekä vahva huumetausta ennen ja jälkeen takavarikon. On syylistynyt rattijuopumuksiin 28.11.2013, 21.12.2013 sekä 31.12.2013 mutta taukoa takavarikosta seuraavaan rattijuopumukseen on ollut yli kolme vuotta.

8210/R/6380/10, mies Nastolasta. **Törkeä rattijuopumus 25.2.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Kuljettajalla on vahva huumetausta ennen ja jälkeen takavarikon. On syylistynyt rattijuopumuksiin 6.1.2012, 6.8.2012 sekä 31.8.2012 mutta taukoa takavarikosta seuraavaan rattijuopumukseen on ollut noin kaksi vuotta.

8210/R/11606/10, mies Sysmästä. **Törkeä rattijuopumus 13.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8240/R/6028/10, mies Seinäjoelta. **Törkeä rattijuopumus 11.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8330/R/5919/10, mies Nokialta. **Törkeä rattijuopumus 7.2.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8330/R/33600/10, mies Kangasalta. **Törkeä rattijuopumus 27.7.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Kuljettajalla on vahva huumetausta ennen ja jälkeen takavarikon. On syylistynyt törkeään rattijuopumukseen 1.6.2012.

8330/R/48026/10, mies Tampereelta. **Kaksi törkeää rattijuopumusta 23.10.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8360/R/9010/10, mies Laihialta. **Törkeä rattijuopumus 1.7.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8360/R/13760/10, mies Vaasasta. **Törkeät rattijuopumukset 15.9.2010 ja 16.9.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8390/R/11581/10, mies Kokemäeltä. **Törkeä rattijuopumus 15.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Kuljettajalla on ennen takavarikkoa törkeitä rattijuopumuksia 15 kpl ja takavarikon jälkeen hän on jäänyt kiinni rattijuopumuksista kerran vuonna 2011, neljästi vuonna 2012 ja kahdesti vuonna 2013.

8390/R/12601/10, mies Huittisista. **Törkeä rattijuopumus 24.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8390/R/15578/10, mies Lavialta. **Törkeä rattijuopumus 18.5.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Kuljettaja on syylistynyt kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta 21 kertaa edellisen vuoden sisällä. Kuljettaja on syylistynyt takavarikon jälkeen törkeään rattijuopumukseen 28.10.2014, mutta taukoa takavarikosta seuraavaan rattijuopumukseen on ollut yli neljä vuotta.

8420/R/11651/10, nainen Kaarinasta. **Törkeä rattijuopumus 25.2.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8450/R/9127/10, mies Pieksämäeltä. **Törkeä rattijuopumus 1.6.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8480/R/15048/10, nainen Joensuusta. **Törkeä rattijuopumus 17.8.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitutkinnassa omistajalleen. Kuljettaja on syylistynyt takavarikon jälkeen törkeään rattijuopumukseen yli kaksi vuotta myöhemmin 28.12.2012.

8510/R/7464/10, mies Kotkasta. **Törkeä rattijuopumus 18.3.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumusrikoksia takavarikon jälkeen.

8510/R/10658/10, mies Lapinlahdelta. **Törkeä rattijuopumus 17.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Ei rattijuopumuksia takavarikon jälkeen.

8510/R/11126/10, mies Kuopiosta. **Törkeä rattijuopumus 21.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumuksia takavarikon jälkeen.

8510/R/11348/10, mies Lapinlahdelta. **Törkeä rattijuopumus 23.4.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Ei rattijuopumuksia takavarikon jälkeen.

8510/R/22363/10, mies Leppävirralta. **Törkeä rattijuopumus 31.7.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on tuomittu valtiolle. Kuljettaja on syylistynyt törkeään rattijuopumukseen 16.5.2014, 10.10.14 sekä 1.11.14, mutta vasta noin neljä vuotta takavarikon jälkeen.

8540/R/2928/10, mies Reisjärveltä. **Törkeä rattijuopumus 21.2.2010 josta on määrätty takavarikko.** Käräjäoikeuden päätöksellä ajoneuvo on palautettu omistajalleen. Kuljettaja on syylistynyt törkeisiin rattijuopumuksiin ennen takavarikkoa 9.1.2010, 7.2.10 sekä 10.2.2010 ja jatkanut rikoksia törkeinä rattijuopumuksina 2.7.2010, 16.7.2010 sekä 16.8.2010, mutta ei enää näiden tekojen jälkeen.

8600/R/3863/10, nainen Kuusamosta. **Törkeä rattijuopumus 28.7.2010 josta on määrätty ajoneuvo takavarikkoon.** Ajoneuvo on palautettu esitukinnassa omistajalleen. Kuljettaja on syylistynyt törkeään rattijuopumukseen 17.10.2011, mutta ei enää tämän jälkeen.

8600/R/5108/10, mies Kuusamosta. **Törkeä rattijuopumus 16.9.2010 josta on määrätty takavarikko.** Ajoneuvo on palautettu esitukinnassa omistajalleen. Kuljettajalla on aikaisempia kulkuneuvon kuljettamisia vuoden sisällä 13 kpl sekä vahva huumetausta ennen ja jälkeen takavarikon. Kuljettaja on takavarikon jälkeen syylistynyt törkeisiin rattijuopumuksiin 21.9.2010, 2.4.2011 sekä 14.4.2011 ja rattijuopumukseen 27.10.2013.